they were published in *India Today*—they certainly relate to the transactions under investigation". The transactions under investigations are the transactions which are the subject matter of inquiry by Justice Pathak and I had clearly and unambiguously stated that "the Enforcement Directorate will take cognizance of the recent statements attributed to the Indian Ambassador to Croatia and pursue its investigations". These investigations are in progress. The Enforcement Directorate is doing its duty. The matter is under investigation. There is nothing else for me to state on this case. Thank you.

SHRI YASHWANT SINHA: We ae completely in the dark...*(Interruptions)*...

श्री उपसभापति: सदन की कार्यवाही अपराह्न दो बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

The House then adjourned for lunch
at fifty-nine minutes past twelve of the clock.

The House re-assembled after lunch at one minute past two of the clock.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

GOVERNMENT BILL

The Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2005

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): माननीय उपसभापति जी, मैं प्रस्ताव करता हूं:-

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्त वर्ष 2005-2006 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय तथा विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।"

The question was proposed.

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी "विनियोग (रेल) संख्यांक 5 विधेयक, 2005" लेकर इस सदन में आए हैं और वे चाहते हैं कि रेलवे के खर्चे के लिए संचित निधि से कुछ और पैसा लिया जाए। यह सदन आपको पैसा देगा, जितना मांगा गया है, उतना देगा और यदि और जरूरत होगी तो और भी देगा। लेकिन माननीय मंत्री जी, खर्चा करने के साथ-साथ रेलों में जो महत्वपूर्ण समस्याएं हैं, उनकी ओर सरकार का तथा रेल मंत्री जी का ध्यान जाना चाहिए।

उपसभापति जी, हमारे देश में रेलवे एक बहुत महत्वपूर्ण सरकारी उपक्रम है। लाखों लोग प्रतिदिन इससे यात्रा करते हैं। यह देश की एकता और अखंडता का प्रतीक है। परन्तु अफसोस की बात यह है कि इतने लम्बे समय के बाद और माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा बार-बार कई प्रकार

की घोषणाएं करने के बाद भी रेल सेवाओं में कोई बहुत बड़ा फर्क नहीं हुआ है। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता, रोजमर्रा के मुसाफिरों को जो कठिनाइयां होती हैं, उनकी ओर ही माननीय मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहता हूं। मैं स्वयं रेलों में बहुत सफर करता हूं, इसलिए मुझे मालूम है कि रेलों की हालत क्या है, रेल के डिब्बों की हालत क्या है, रेलों में सुरक्षा की व्यवस्था क्या है, स्टेशनों पर इंतजाम कैसा है, वहां खानपान का सामान कैसा मिलता है और वहां भ्रष्टाचार, भाई-भतीजावाद और पक्षपात कैसा होता है, यह अपनी आंखों से देखा जा सकता है। यह ठीक है कि पिछले कुछ दिनों में लम्बी दूरी की अच्छी गाड़ियां चली हैं, लेकिन इस देश में सिर्फ । AC-I, AC-II या AC-III डिब्बों में सफर करने वाले ही नहीं रहते हैं, ऐसे भी लोग करोड़ों की संख्या में हैं, जो आरक्षित डिब्बों में नहीं चल सकते। लेकिन स्थिति यह है कि लम्बी दूरी की ज्यादातर गाड़ियों में अनारक्षित डिब्बों की संख्या या तो एक रहती है या दो रहती है और लम्बी दूरी पर जाने वाले यात्रियों को बहुत लम्बे समय तक यात्रा करनी पड़ती है, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर खींचना चाहता हूं कि लम्बी दूरी की गाड़ियों में अनारक्षित डिब्बों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए, जिससे गरीब आदमी अपने स्थान पर जल्दी और कम खर्चा करके पहुंच सके। घोषणाएं तो बहुत हुई हैं, मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी के स्वयं के लोक सभा क्षेत्र में जो घोषणा उन्होंने की थी, जब वह आज तक पूरी नहीं हुई, तो बाकी देश की बात तो दूसरी है। पिछले दिनों माननीय मंत्री जी महीने भर तक, या उससे भी ज्यादा समय तक रेल मंत्रालय में गैरहाज़िर रहे और उन्हीं दिनों रेल की दुर्घटनाएं बढ़ी हैं। न केवल उन्हीं दिनों में, बल्कि जब से वर्तमान माननीय रेल मंत्री जी आए हैं, रेल दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती गई है और रेलों में चोरी भी बढ़ती रही है...(**व्यवधान**)।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF COMPANY AFFAIRS (SHRI PREM CHAND GUPTA): It has gone down. (*Interruptions*).

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: आप ज़रा चुप रहिए और सही बात को सुनिए ...(**व्यवधान**)

प्रो॰ राम देव भंडारी (बिहार): ये तो उल्टी बात कर रहे हैं।

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: आप सही बात सुनिए, सही बात सुनिए ...(**व्यवधान**)। जब बिहार में चुनाव चल रहे थे, तब तीन दुर्घटनाएं हुईं और इसलिए माननीय मंत्री जी ...(**व्यवधान**) हां इनको बता दीजिए, सही बात है ...(**व्यवधान**) और फिर मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि रेल की व्यवस्था को सुधारने की बहुत जरूरत है। आए दिन समाचार पत्रों में छपता है कि रेल कर्मचारी, रेल में सुरक्षा विभाग के कर्मचारी, महिलाओं के साथ डिब्बे में दुर्व्यवहार करते हैं। ऐसी ख़बरें रोज़ छपती हैं। मैं रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि ऐसे कर्मचारियों के खिलाफ अभी तक कितनी सख्त कार्यवाहियां की गई हैं।

माननीय उपसभापति जी, रेलवे में भ्रष्टाचार इतना अधिक है और बार-बार यह भी कहा जाता था कि हम भ्रष्टाचार को कम करेंगे, लेकिन देखने में यह आया है कि घोषणाओं के बावजूद भी अभी तक भ्रष्टाचार पर कोई नियंत्रण नहीं हुआ है और न ही वह कम हुआ है।

देश में बहुत बड़ी तादाद में अनेक छोटे-छोटे स्टेशन हैं। बड़े स्टेशनों की चिंता तो सभी लोग करते हैं, लेकिन जो छोटे स्टेशन हैं, गांवों के स्टेशन हैं, वहां पर सुविधाएं कम हैं। पीने के पानी की व्यवस्था, प्रकाश की व्यवस्था, सुरक्षा की व्यवस्था, गुंडागर्दी से निपटने की व्यवस्था, उसे रोकने की व्यवस्था, ये सब व्यवस्थाएं इन छोटे-छोटे स्थानों पर नहीं होतीं। इतना ही नहीं, कई छोटे स्टेशनों पर तो लूट-पाट तक हो जाती है, आतंकवादी आते हैं, स्टेशन मास्टर को लूट कर चले जाते हैं, उसकी हत्या कर देते हैं, स्टेशनों पर आग लगा दी जाती है, लेकिन सुरक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है।

जहां तक गाड़ियों की हालत का सवाल है तो वह यह है कि आप अगर स्टेशन पर टेलीफोन कीजिए और पूछिए कि गाड़ी कब आ रही है तो बताया जाता है कि पन्द्रह मिनट लेट है, जब पूछा जाए कि कब छूटेगी तो कहा जाता है कि दस मिनट देरी से छूटेगी, लेकिन जब स्टेशन पर जाकर देखा जाता है तो गाड़ी दस मिनट की बजाए एक या दो घंटे लेट आ रही है और अगर इसका कोई एकमात्र कारण है तो वह यह है कि पूछताछ या इंक्वायरी का जो केबिन होता है, उसमें बैठे हुए व्यक्ति और कंट्रोलर का आपस में कोई समन्वय नहीं है। कंट्रोलर को मालूम होता है कि गाड़ी कितनी लेट चल रही है, लेकिन उसकी सूचना इंक्वायरी पर नहीं रहती और जब मुसाफिर पहुंचता है तो एक-एक घंटा या आधा-आधा घंटा तक वह प्लेटफॉर्म पर खड़ा रहता है। मेरा यह कहना है कि इस संबंध में कोई चुस्त-दुरुस्त व्यवस्था बनाई जानी चाहिए और समन्वय की जो कमी है, उसे दूर किया जाना चाहिए।

उपसभापति जी, स्टेशनों पर चाय-नाश्ते या खान-पान के ठेके दिए जाते हैं। यह देखा जाना चाहिए कि वहां पर जो माल मिल रहा है, जो खान-पान की चीजें मिल रही हैं या जो नाश्ता या चाय मिल रहे हैं, वे कैसे मिल रहे हैं। अगर आप स्टेशनों पर जा कर चाय पियेंगे तो अधिकांश स्टेशनों पर चाय नहीं मिलती बल्कि चाय का पानी मिलता है, केवल चाय का रंग रहता है और उसमें पानी रहता है। वह चाय कब की बनी होती है, कोई नहीं देखता। इसलिए स्टेशनों पर ठेके देने में जो पक्षपात होता है, भ्रष्टाचार होता है, उसका परिणाम यह होता है कि खान-पान की चीज़ों का स्तर गिरता जा रहा है, खराब होता जा रहा है। रेल मंत्री जी को यह देखने की जरुरत है।

रेलगाड़ियों में सफाई की व्यवस्था बहुत खराब है। सामान्य श्रेणी की गाड़ियों की तो कोई चिंता ही नहीं की जाती है। न तो डिब्बों की कोई सफाई होती है, न शौचालयों में नल होता है, न सफाई होती है, न प्रकाश होता है और वे जब गाड़ियां चलती हैं तो उनमें सारी धूल और गर्दा भरा रहता है। इनकी सफाई की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए, उसकी देख-रेख की जानी चाहिए और

उसमें प्रकाश और पानी की व्यवस्था की चिन्ता की जानी चाहिए। इतना ही नहीं, मैंने देखा है कि फर्स्ट एसी और सैकन्ड एसी के डिब्बों में आजकल जो बिस्तर दिए जा रहे हैं, उसमें फटे कम्बल दिये जाते हैं, फटी हुई चादरें दी जाती हैं और वे धुली हुई भी नहीं होती हैं। तकिए के जो खोल होते हैं वे फटे होते हैं। अगर यह सब निजी हाथों में दिया गया तो उसे देखने वाला कोई नहीं होता और अगर रेल विभाग स्वयं उसे चला रहा है, तो उसकी कोई चिन्ता नहीं करता। जब रेलवे विभाग इसके लिए पैसे लेता है, तो जरूरी है कि ये सब बातें ठीक हों, सामान ठीक मिले, कम्बल ठीक मिलें, साफ-सुथरे मिलें यह बहुत जरूरी है। क्षेत्रीय सलाहकार समितियां बनाई गई हैं। हर क्षेत्र में सलाहकार समितियां हैं। इन सलाहकार समितियों की सालभर में एक मीटिंग होती है। इस बात को देखने की जरूरत है कि सलाहकार समितियों में सलाह दी जाती है —यात्रियों की सुविधा के लिए, उपभोक्ताओं की सुविधा के लिए या अन्य किसी बात के लिए, उसका पालन होता है या नहीं। एक वर्ष में एक बार साधारणत: सलाहकार समिति की बैठक होती है। मेरी यह मांग है कि सलाहकार समितियों की बैठक एक वर्ष में ज्यादा बार होनी चाहिए और जो सलाह उनके द्वारा दी जाती है, उस सलाह के अनुरूप काम हो रहा है या नहीं, इसको भी देखा जाना चाहिए।

उपसभापति जी, गाड़ियां लम्बी हो गई हैं, 22 डिब्बे, 23 डिब्बे की गाड़ियां है। कई स्टेशनों पर देखा गया है कि गाड़ी की लम्बाई ज्यादा है और प्लेटफार्म छोटे हैं। मैं इस बात को माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि जहां-जहां प्लेटफार्म छोटे हैं, वहां-वहां यात्रियों को डिब्बे से उतरने पर गिरने का डर होता है, हाथ-पैर टूटने का डर होता है। ऐसे प्लेटफार्म जहां पर गाड़ियां लम्बी दूरी की ठहरती हैं, जहां पर बड़ी गाड़ियां ठहरती हैं, लम्बी गाड़िया ठहरती है, वहां के प्लेटफार्मों को बड़ा किया जाना चाहिए। ये सारी बातें हैं जिनको रेल मंत्री जी को देखने की जरूरत है। घोषणाओं से काम नहीं चलेगा। आपको प्रत्यक्ष रूप से काम करके बताना पड़ेगा अन्यथा रेल मंत्री जी आपकी घोषणाओं के बाद भी जनता आपके साथ नहीं है। आपको समझने की जरूरत है कि रेलवे को अगर चुस्त-दुरूस्त नहीं किया, तो इसका परिणाम रेल मंत्री जी को भुगतना पड़ेगा। ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: अगर जनता साथ नहीं है, तो करोड़ों लोग क्यों चढ़ रहे हैं हमारी रेलगाड़ी में। लोग रेलगाड़ियों में उतर रहे हैं, चढ़ रहे हैं।

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: लोग तो चलेंगे, यह उनकी मजबूरी है। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: देखिये आपकी पार्टी के 24 मिनट हैं और तीन मेम्बर्स ने बोलना है। आप टाइम का ख्याल रखिये, वरना दूसरे मेम्बर्स को समय नहीं मिलेगा। ...(व्यवधान)...

श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश): उपसभापति जी, मैं सिर्फ एक बात कहना चाहती हूं अगर आप इजाजत दें, तो। मैंने यह इसी कड़ी में जोड़ना है। मैंने मंत्री जी से अनुरोध किया था कि आगरा से जयपुर....।

श्री उपसभापति: आप इसको बाद में पूछ लीजिएगा। मैं आपको बोलने का समय दूंगा। चूंकि आप मंत्री जी को सवाल कर रही हैं, आप इसको बाद में कीजिए। ...(**व्यवधान**) आपका भाषण पूरा हो गया ...(**व्यवधान**)...

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: सर, माननीय मंत्री जी से मैं कुछ सवाल कर रहा था। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: जब मंत्री जी रिप्लाई देंगे, तो आपके पूरे सवालों का उत्तर देंगे। ...(**व्यवधान**)...

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: उपसभापति महोदय: मेरी अंतिम बात यह है कि इंदौर से जम्मू के लिए जम्मूतवी ट्रेन चलती है वह वाया भोपाल आती है। एक नई रेल लाइन बहुत दिनों से बन गई है मक्सी, गुना-ग्वालियर होते हुए। मेरी मांग यह है कि इस ट्रेन को मक्सी-ग्वालियर सैक्शन पर चलाया जाये जिससे समय भी बचेगा, यात्रियों का खर्चा भी कम होगा, क्योंकि दूरी कम हो जाती है। इस पर माननीय मंत्री जी द्वारा विचार किया जाना चाहिए। धन्यवाद।

श्री उपसभापति: आप कुछ बोलना चाहती हैं, बोलिए।

श्रीमती माया सिंह: धन्यवाद उपसभापति जी। अभी खंडेलवाल जी ने जो एक बात रखी है, उसी में अपनी एक बात आपकी अनुमति से जोड़ता चाहती हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने आगरा से जयपुर इंटरसिटी नई ट्रेन चलाई है। मैंने उनसे अनुरोध किया था कि आप इसको ग्वालियर से जयपुर कर दें और माननीय मंत्री जी एक महीने के लिए ट्रायल बेस पर ग्वालियर से जयपुर उस ट्रेन को चलवा रहे हैं। मेरा मंत्री जी से विनम्र आग्रह है कि सारे ग्वालियरवासियों की इच्छा है, यह उनकी पुरानी मांग भी रही है और आसपास के जितने भी संभाग के रहने वाले लोग हैं, उनकी यह मांग है कि आप इस ट्रेन को ट्रायल पर एक महीने के लिए चला रहे हैं, आप इसको ग्वालियर से जयपुर के लिए परमानेंट कर दें, इतना-सा मेरा अनुरोध था। धन्यवाद।

श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान): उपसभापित महोदय, रेल मंत्री जी ने रेलों के प्रयोजनार्थ...।

श्री उपसभापित: मीणा जी, आपकी पार्टी से चार मेम्बर्स ने बोलना है और आपकी पार्टी के पास 38 मिनट का समय है। आपके दस मिनट बनते हैं।

श्री मूल चन्द मीणा: उपसभापति महोदय, रेल के प्रयोजनार्थ वित्त वर्ष 2005-2006 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से 2 अरब 66 हजार रुपए के लिए एप्रोप्रिएशन बिल मंत्री जी लाए हैं। सबसे पहले तो मैं मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं आपकी कार्यकुशलता के कारण ही जो रेल बजट हमेशा घाटे में चलता था, उसको आप लाभ में लाए है—यह आपकी कार्यकुशलता का ही परिणाम है। पिछले दो सालों में रेलों में दोहरीकरण, नवीनीकरण, सुदृढ़ीकरण और नयी

रेल लाइनों के क्षेत्र में बहुत अच्छा काम किया गया है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं क्योंकि यह आपके प्रयत्न के कारण ही हुआ है। साथ ही रेल मंत्री जी, आपने सन् 2005 के अंदर रेलों के विकास के लिए रेल विकास निगम की स्थापना की। मैं आपसे उत्तर में जानना चाहूंगा कि आपने कौन-कौन से प्रोजेक्ट उस विकास निगम को दिए हैं, उनकी क्या प्रोग्रेस है? साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी ने जो काम किया है, उसकी मैं जितनी तारीफ करूं, वह कम है क्योंकि 2005-06 के लिए 31 मिलियन टन अतिरिक्त माल लदान करने का लक्ष्य रखा गया था लेकिन रेल विभाग ने 37 मिलियन टन का लक्ष्य अब तक पूरा कर लिया है और अब वे लक्ष्य से आगे बढ़ गए हैं—जो 112 प्रतिशत लक्ष्य है सौ प्रतिशत से भी ज्यादा। खंडेलवाल जी, सुन लीजिए। रेल मंत्री जी का कार्य...

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: मैं सुन रहा हूं।

श्री मूल चन्द मीणा: काम करने का तरीका। ...(व्यवधान)... दूसरा, 2005-06 के लिए 635 मिलियन टन माल लदान का लक्ष्य रखा गया था...(व्यवधान)...

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: सवाल मालगाड़ी का नहीं है, यात्रियों का है।

श्री मूल चन्द मीणा: अभी आप पूरी बात सुन तो लीजिए। उसमें भी आ रहा हूं, यात्रियों पर भी आ रहा हूं। उसके एवज में 660 मिलियन टन से अधिक माल लदान किया जा चुका है, जो लक्ष्य से 58 मिलियट टन अतिरिक्त है, पूरे वर्ष के लक्ष्य से 125 प्रतिशत अधिक है। डीज़ल में भारी वृद्धि के बाद और सरकारी कर्मचारियों के वेतन को बढ़ाने के बाद, खर्चों में वृद्धि होने के बाद 2000 करोड़ रुपए का अतिरिक्त बोझ बजट के ऊपर आया लेकिन रेल मंत्री जी को मैं इस बात के लिए धन्यवाद दूंगा कि आपने यात्रियों का किराया नहीं बढ़ाया, बिना यात्री किराया बढ़ाए इस घाटे को पूरा किया। सन् 2000 में रेल घाटे में इसलिए रही कि उस समय रेल की माल लदान की व्यवस्थाएं खराब तरीके से चल रही थीं। उस समय, सन् 2000 में माल लदान की वृद्धि दर मात्र दो या तीन प्रतिशत रह गयी थी लेकिन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी जब से आए हैं, तब से माल लदान का प्रतिशत आठ या दस प्रतिशत के करीब हो गया है। यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया गया और घाटे को पूरा करने के लिए टिकट यात्रा पर प्रभावी नियंत्रण लगाया गया है ताकि इसमें कहीं गड़बड़ी न हो, चोरी न हो। इसके अतिरिक्त यात्री सुविधा के लिए टिकट के काउंटर अधिक खोले गए हैं। प्यारे लाल खंडेलवाल जी अभी यहां कह रहे थे कि रेलों की दुघटनाएं बढ़ गयी हैं। मैं खंडेलवाल जी की नॉलेज में लाना चाहता हूं—आप ध्यान दीजिए, मैं आपको बताना चाहता हूं—कि जब से यह सरकार आयी है और लालू प्रसाद जी उसके रेल मंत्री बने हैं, तब से रेल दुर्घटनाओं में कटौती होती गयी है। आप सुन लीजिए, मैं आपको बताना चाहता हूं कि सन् 2000-01 में रेल की दुर्घटनाएं हुईं-473। 2001-02 में 415, 2002-03 में 351, 2003-04 में 325, 2004-05

में 234 दुर्घटनाएं हुई हैं। बताइए, दुर्घटनाएं बढ़ी हैं या कम हुई हैं, यह आप ही बताएं। ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा): क्रमागत घटता है।

श्री मूल चन्द मीणा: इसलिए ...(व्यवधान)... लगातार घट रही हैं, लेकिन लालू जी के समय में एकदम ज्यादा घट गई हैं, क्योंकि उन्होंने कुछ प्रबंध किए हैं, सुरक्षा के प्रबंध किए हैं। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बोलिए। ...(व्यवधान)... मीणा जी, अब राजस्थान पर आ जाइए। ...(व्यवधान)...

श्री मूल चन्द मीणा: रेल मंत्री जी, रेल के बारे में कई बार चर्चा होती रही है फर्स्ट ए॰ सी॰ और सेकेंड ए॰ सी॰ में जो सफाई की व्यवस्था है, उसमें कमियां हैं, चाहे हम बेडरोल की बात करें- बेडरोल की सफाई और धुलाई का ठेका भी आप देते हैं, लेकिन बिना धुले हुए बेडरोल, उसी गंदी सूरत में वापस यात्रियों को दे दिए जाते हैं। इससे फर्स्ट ए॰ सी॰ की ऐसी स्थिति होती है कि वह फर्स्ट ए॰ सी॰ नहीं लगता है। इसी प्रकार से रेल में कारपेट की स्थिति होती है, क्योंकि हम जाते रहते हैं, कभी पश्चिम एक्सप्रेस से जाना पड़ता है, कभी देहरादून एक्सप्रेस से जाना पड़ता है, तो उनके अंदर बहुत smell आती है। इसलिए इसको ठीक कराने का आप प्रयत्न करें। साथ ही प्लेटफॉर्म पर आप सुबह आठ बजे चले जाएं, तो वहां इतनी बदबू आती है आदमी वहां खड़ा नहीं रह सकता है। इसकी सफाई के लिए कोई ऐसी परमानेंट व्यवस्था होनी चाहिए कि यात्री उस बदबू से बच सके और वहां प्लेटफॉर्म पर खड़ा भी रह सकें, बैठ भी सकें।

महोदय, कुछ ऐसे छोटे-छोटे स्टेशन हैं, जिनमें पीने के पानी और लाइट की व्यवस्था नहीं है। ऐसे स्टेशनों पर लाइट और पानी की व्यवस्था करें, जिससे यात्रियों को सुविधा मिल सके। पिछले रेल बजट के समय भी मैंने कहा था कि राजस्थान में धौलपुर से गंगापुर सिटी के लिए, धौलपुर से बाड़ी तक तो आपकी मीटरगेज रेल लाइन थी, उसको तो ब्रॉडगेज होना है और बाड़ी से गंगापुर तक नई रेल लाइन बननी है। 1998 में इसका सर्वे हुआ है। समझ में नहीं आता कि अब् की बार भी आपने बजट में इसको सर्वे के लिए रखा है, पुन: सर्वे के लिए। वह सर्वे भी हो गया होगा। पहले सर्वे हुआ, दूसरा सर्वे अब हो गया होगा, तो आपसे मेरा निवेदन है कि आने वाले बजट में इस नई रेल लाइन के प्रारंभ के लिए कुछ बजट रखें और इसको स्वीकृति दें।

महोदय, मैं आपकी नॉलेज में लाना चाहूंगा कि दौसा से गंगापुर सिटी नई रेल लाइन की स्वीकृति काफी पहले से हो चुकी थी। इसके लिए जिनकी जमीनें एक्वायर करनी थीं, उनको पैसा भी दे दिया गया, उनको पैसा मिल भी गया, लेकिन रेलवे ने इस साल के बजट में उसके लिए फंड नहीं रखा, यह बड़े दुख की बात है। इसलिए मैं आपसे यह चाहूंगा कि गंगापुर सिटी से

दौसा के लिए जो नई रेल लाइन डालनी है, उसके लिए माननीय मंत्री महोदय कुछ बजट रखें और इसको प्रारंभ कराएं।

महोदय, मैं कुछ रेलों के ठहराव की बात भी करना चाहूंगा। दो स्टेशन ऐसे हैं जिन पर ट्रेन रोकने की बहुत ही आवश्यकता है। पहली आवश्यकता है गोल्डन टैम्पल एक्सप्रेस हिंडोन सिटी में रोकने की। क्यों रोकने की आवश्यकता है, क्योंकि हिंडोन सिटी हिंदुस्तान की सबसे बड़ी पत्थर की सिटी है। पहले तो करौली और धौलपुर का पत्थर हिंदुस्तान में काम आता था, जो पार्लियामेंट और राष्ट्रपति भवन में लगा है, लेकिन आज वह एक्सपोर्ट किया जा रहा है, आज वह विदेशों में जा रहा है। हिंडोन सिटी में बाहर से भी व्यापारी आते हैं, हिंदुस्तान के कोने-कोने से व्यापारी आते है, गोल्डन टैम्पल एक्सप्रेस ऐसी ट्रेन है जो सबको सुविधानुसार मिल जाती है, इसलिए हिंडोन सिटी में इसका ठहराव किया जाए। इससे वहां के लोगों को और वहां आने वाले व्यापारियों को सुविधा मिल सकेगी। इसके साथ ही मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आप देहरादून एक्सप्रेस के एक-दो स्टॉपेज और बढ़ा दें। एक बिलोदा स्टेशन है और दूसरा नारायणपुर टटवाड़ा स्टेशन है। बिलोदा स्टेशन और नारायणपुर टटवोड़ा स्टेशन के बीच में 60 किलोमीटर की दूरी है, आप कृपया इन दोनों स्टेशनों पर ट्रेन रुकवा देंगे तो लोगों को सुविधा हो सकेगी। इसके अलावा आप गाड़ियों में जनरल कोचेज में, एक-एक, दो-दो यात्री डिब्बे और बढ़ा दें, क्योंकि जनरल कोचेज में गरीब आदमी यात्रा करता है। इससे उनको सुविधा हो सकेगी। इसी के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि आप रेल के विकास को बढ़ाते जा रहे हैं, रेल को फायदे में लाते जा रहे हैं। धन्यवाद।

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने रेल के प्रयोजनार्थ वित्त वर्ष 2005-06 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय तथा विनियोग को प्राधिकृत करने वाला जो विधेयक, इस सदन में पेश किया है, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। माननीय मंत्री जी की क्षमता में और जब से इन्होंने रेल विभाग को संभाला है तब से, जो इन्होंने कार्य किए हैं, इनकी क्षमता पर किसी प्रकार का संदेह नहीं है। क्योंकि हम जानते हैं कि मंत्री जो गांव के रहने वाले हैं, खेत-खलिहान की बात करते हैं और जो जनता की समस्याएं हैं, उनसे माननीय मंत्री जी भली-भांति परिचित हैं। माननीय मंत्री जी ने जब पिछला रेल बजट प्रस्तुत किया था और उसमें जो घोषणाएं की थीं, बजट में जो प्रावधान किए गए थे, उनसे लगता था कि रेल व्यवस्था का जो ढांचा गड़बड़ा गया था, वह ठीक होगा और रेल व्यवस्था पटरी पर आएगी। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पिछले बजट में यात्री किराया नहीं बढ़ाया था और कुछ घोषणाएं की थीं। मैं माननीय मंत्री जी से उन घोषणाओं के बारे में पूछना चाहता हूं कि बजट में जो उन्होंने घोषणाएं की थीं। अब जब फरवरी महीने में फिर रेल बजट पेश किया जाएगा, इससे पहले माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले रेल बजट में जो घोषणाएं की

थीं, उनकी क्या प्रगति है, मैं यह जानना चाहता हूं? मंत्री जी ने अपने बजट में कहा था कि 46 नई रेल गाड़ियां चलाई जाएंगी। इसके साथ ही 27 ट्रेनों के मार्ग के विस्तार की बात भी कही थी। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि आज तक उनका कितना विस्तार हो पाया है। दस ट्रेनों के फेरे बढ़ाने की बात भी मंत्री जी ने कही थी। लोकप्रिय गाड़ियों में 400 डिब्बे बढ़ाने की बात कही गई थी, रेलवे ढांचे को आधुनिक बनाने की बात कही गई थी। दिल्ली रेलवे स्टेशन को भी विश्व स्तरीय बनाने की बात माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में कही थी। पूछताछ के लिए कॉल सेन्टर नेटवर्क के बारे में भी मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा था और इन्टरनेट से बुकिंग की बात के बारे में कहा था। अब जब साल बीत रहा है और जो घोषणाएं माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पिछले बजट भाषण में की थीं, मैं यह भी कहना चाहूंगा कि जब माननीय मंत्री जी उत्तर दें तो इस बारे में भी बताएं कि उसमें कितनी प्रगति हुई है। उपसभापति जी, रेलवे की जो सबसे गम्भीर समस्या है, आज भी रेलवे देश के अन्दर यात्रा का सबसे बढ़िया साधन है, लेकिन असुरक्षा की बात रेलवे में बहुत तेजी से बढ़ी है। मैं यह स्वीकार करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने सुरक्षा के कारगर कदम उठाए हैं। भ्रष्टाचार रोकने का भी प्रयास माननीय मंत्री जी कर रहे हैं, लेकिन अभी इस पर पूरी तरह से अंकुश नहीं लग सका है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि रेलवे में लोग यात्रा करते समय सुरक्षित अपने घरों तक पहुंचे, इसकी व्यवस्था और कारगर ढंग से करने का काम माननीय मंत्री जी करें।

रेलवे की जो दूसरी समस्या है, आप रेलवे में यात्रा कीजिए, जो रेलवे का टाइम-टेबल है पहुंचने का, वह कभी भी, आज देश के अन्दर किसी भी गाड़ी से जाइए, जो सबसे अच्छी ट्रेनें हैं, राजधानी और शताब्दी, वे भी आधे-आधे घंटे लेट चल रही हैं। इस पर भी माननीय मंत्री जी से मैं चाहूंगा कि वे इसको भी देखने का काम करें।

अब से पहले जो वक्ता बोल रहे थे, मैं उनकी बातों का समर्थन करता हूं कि जो छोटे स्टेशंस हैं, उनमें न्यूनतम सुविधाओं का अभाव है, पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है। इस पर भी रेल मंत्री जी से मैं चाहूंगा कि इसमें भी काम करने की आवश्यकता है।

रेलवे, जो घाटे में चल रहा था, जब से माननीय मंत्री जी ने रेल विभाग संभाला है, रेलवे घाटे से उबरा है। मैं इस बात के लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

जहां तक रेलवे दुर्घटनाओं की सवाल है, इसमें जो दुर्घटनाएं होती थीं, निश्चित रूप से उनमें गिरावट आई है। ...(**समय की घंटी**)... लेकिन जो दुर्घटनाएं मानवीय भूलों के कारण होती हैं, उन पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

मेरे अपने क्षेत्र की, मैं आजमगढ़ जनपद से आता हूं, जो उत्तर प्रदेश का एक जिला है, मेरी तीन छोटी-छोटी मांगें हैं और बहुत लम्बी मांगें हैं। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि इन पर अवश्य ध्यान दें।

उपसभापति जी, हमारी तरफ से बहुत से आदमी छोटी-मोटी नौकरियों में या छोटे-मोटे काम करने के लिए दिल्ली, हरियाणा, पंजाब आदि शहरों में आए हुए हैं। इन्हें आजमगढ़ जनपद जाने के लिए आज से दो साल पहले तक कोई ट्रेन नहीं थी। एक लम्बी लड़ाई लड़ी गई, तो यहां पुरानी दिल्ली से एक ट्रेन चालू हुई, लेकिन उसका समय ठीक नहीं है।

श्री उपसभापति: आप समाप्त कीजिए।

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश): सर, मैं एक मिनट और लूंगा। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि 4025-4026 आजमगढ़-दिल्ली कैफियत एक्सप्रेस का समय परिवर्तित करने की नितान्त आवश्यकता है। कैफियत से दिल्ली पहुंचने का समय प्रात: 7 बजे एवं इसके दिल्ली से चलने का समय 18.00 बजे करने की आवश्यकता है, ताकि प्रत्येक यात्री को सरकारी अथवा व्यापारिक कार्यों के लिए पूरा दिन मिल सके। उपसभापति जी, इसी ट्रेन में हमें भी दिल्ली आना पड़ता है, इसी से हमें आजमगढ़ भी जाना होता है। इसमें 17 घंटे लग जाते हैं, पूरा दिन बरबाद हो जाता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि जनता की सुविधा को ध्यान में रखते हुए इस ट्रेन के समय में परिवर्तन कर दें। मुम्बई से चलने वाली 1055-1056 गोदान एक्सप्रेस आजमगढ़, मऊ पहुंचते-पहुंचते काफी लेट हो जाती है और रात हो जाने के कारण यात्रियों को अपने गांव पहुंचने में भारी मुसीबत का सामना करना पड़ता है। यात्रियों के हित में 1055-1056 गोदान एक्सप्रेस का लोकमान्य तिलक टर्मिनल से चलने का समय प्रात: 8 बजे कर दिया जाए, ताकि यह गाड़ी आजमगढ़, मऊ दोपहर में पहुंचे। ऐसा हो जाने से यात्रियों को बहुत राहत मिलेगी। मैं आपके माध्यम से मैं पुन: सिफारिश करना चाहता हूं कि मेरी ये जो दो मांगें हैं, इन पर माननीय मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI K. CHANDRAN PILLAI (Kerala): Mr. Deputy Chairman, thank you very much for giving me this opportunity. At the outset, I am inviting the attention of the hon. Minister to the recent announcement regarding the formation of Salem Division. As far as Kerala is concerned, this is a problem. That is why I am referring to it at the initial stage itself. I am actually seeking the attention of our Minister; otherwise, there is no meaning in speaking. I think Veluji's attention is somewhere.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Natchiappan, please spare the Minister. The Minister has to listen to the speeches. So, don't disturb him.

SHRI K. CHANDRAN PILLAI: I am very particular about the attention of the hon. Minister because I am raising such an important point and I am seeking an answer also from him.

As regards the recent announcement about the formation of Salem Division, we are not against it. But, at the same time, I want to know what will be the consequences with regard to the economic sustainability of Palakkad Division, whether it is going to vanish or it is going to continue as an entity, as a division. I want a clarification on that.

Apart from that, another more important aspect is that there was a long-pending demand from Kerala for a separate zone. From the initial seven zones, we have now gone up to sixteen zones. Out of the sixteen zones, more than five zones are having only three divisions or less than that. they are East Coast Railway, North-Eastern Railway, South Eastern Central Railway, South Western Railway and West Central Railway. All these zones are having only three divisions. By putting together the three divisions, namely, Trivandrum, Palakkad and Salem, we have to think in terms of setting up a new zone. Some time ago, in reply to a question it was stated in this House that the Planning Commission was not supporting it. When we can have sixteen zones, if there is a potential demand from Kerala for a separate zone, the demand for seventeenth zone can be entertained. We are requesting the Minister. I know Laluji as well as Veluji were very sympathetic towards Kerala in the last Railway Budget. I am remembering that. In continuation of that, I am asking that this demand for a zone should be taken seriously and an announcement should be made to that effect. We are not against any other zones. We are in an unpleasant situation, in a less than happy situation, with regard to this new development. This is number one.

Sir, I want to remind that in the seventies there was an offer to Kerala to start a new coach factory. It was not taken up because of some other reasons. I am not referring to that. While discussing the Railway Budget, I mentioned emphatically one demand, that is, a Rail Neer project in Kerala, especially, with reference to Sabarimala and other things. It has not materialised so far. I am pushing it further on behalf of the State of Kerala and, actually, I am expecting a positive answer from the Minister when he replies.

There are some other points also and due to paucity of time I want to put them quickly. We are seeking additional funds from the Consolidated Fund of India. The doubling work in Kerala is suffering for the last so many years for want of funds. The requirement is Rs. 230 crores. The amount sanctioned is only Rs. 50 crores. This is the factual position. I

am asking for sanction of sufficient funds to complete the Ernakulam-Alleppey-Kottayam-Kayamkulam-Kollam line. The doubling work of this line should be taken up immediately and sectoral sanction may be given immediately. Actually, because of heavy passenger traffic, a new passenger terminal for Kerala was suggested and Kochuveli is considered as the location. Now, the work is not progressing. Now the work is not progressing at all. I would like to request the Railway Minister to revisit the issue and start the work immediately so that the real requirements could be met. I congratulate the Minister for opening the second entry at the Ernakulam South. Now it has been started. But the facilities are limited. It was inauguarted the other day. Same is the case with the Calicut Railway Station. The second entry is needed there. The same is applicable to Ernakulam Town 2. There is a shortage of land. But we have to find out some solution.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. You have already made sufficient points.

SHRI K. CHANDRAN PILLAI: My next point is about the North East Region. I want to talk about the North East also. All the Capitals in the North Eastern States are not connected to the railways. It should be done.

Then electrification work between New Jalpaiguri and Guwahati should also be done speedily. In that area, there is a demand for new railway lines. That has also to be taken up. then the Uttarbanga Express runs only thrice a week. It should be made a daily train.

Now I would like to talk about safety. The recent reports have suggested that human error is the main reason for accidents. What rectification measures are we taking in this regard?

Then working hours of loco pilots is the major problem. I would request the entire Railway Administration to look into the matter seriously. Yesterday, two workers were suspended in Hubli. They were forcibly asked by the officials to continue on duty even after 14 hours were over. I am stating this authentically. They are under suspension. It is not possible at all for a human being to work beyond 14 hours. It is applicable to Station Masters. It is applicable to the Gangmen. It is applicable to gate keepers. In 1973, when Shri Raghunatha Reddy was the Labour Minister, he gave an assurance for a maximum of 10 hours of duty for loco pilots. In 2004, the Standing Committee on Railways suggested eight hours. But they

are not taking it seriously. So, long hours of duty is the main reason for these accidents. The other factor is the technical side. The communication systems are not adequately equipped with the newly available advanced systems. This needs to be checked up.

My main point is, there are still 70,000 vacancies in the safety-related areas, in the Railways. What is the explanation of the Ministry not to fill up these vacancies? My next point relates to potters. Laluji is sitting here. In his first Railway Budget, he declared so many things for the potters. I would request the Railway Minister to look into the real situation of potters, nearly 1.5 lakh workers. Privatisation has gone heavily against them. Their number of working days, dues, remuneration, etc., are all erratic. Kindly revisit the prevailing situation of potters. I again request Shri Laluji to do something for them in order to save the lives of these workers.

Recently, the parking fee for taxis and auto-rickshaws was enhanced. Now they are taking a much bigger amount from the taxi and auto-rickshaw drivers. It is not fair at all. The authorities at the local level are saying that the Railway Board has taken this decision. You cannot take such a decision depending upon local variations. We have to take a reasonable view of it. I am not against enhancement of the amount. But there should be some rationale, some logic and some humane approach to it. This exorbitant enhancement should be reduced immediately. Thank you.

SHRI S.P.M. SYED KHAN (Tamil Nadu): Sir, I rise to put forth my views on the Railways Appropriation Bill on behalf of the AIADMK party.

Thought this Bill mainly seeks a grant of some 200 crore rupees for the Udhampur-Srinagar-Baramulla project, there are also some 'Out of Turn' works for which grant is sought. I welcome the launching of new railway projects anywhere in the country. They are all for development of our country. But I wish to draw the attention of the hon. Minister to the need to expedite railways schemes pertaining to Tamil Nadu.

I begin with the Dindigul-Sabarimala new railway line. The need for a railway line from Dindigul to Sabarimala has been insisted upon for the last twenty years. Survey for construction of this line was completed in 1997 itself but the railways now say that it is not possible to take up this project because it is said that the cost of construction of this 201 KMs. long line will result in negative rate of return. I would like to mention that

this rail line falls under the constituencies of seven Members of Parliament. Sabarimala is, undoubtedly, an important pilgrimage centre which is next to Tirupati and attracts several lakhs of pilgrims from all over the country, who undertake strenuous long road journey in the absence of this rail line. Spices such as cardamom, tea, rubber, vegetables, etc. produced in the hilly regions depend only on the road transport. If the new line is introduced, it would be a boon to the farmers, businessmen and public. Prominent tourist spots like Kodaikanal, Thekkady, Munnar, Kumarakom are close to the proposed new line. Hence the question of negative rate of return cannot really be a matter of concern since the goods and passengers' traffic mentioned here will, definitely, make Railways earn good profits. Instead of constructing the whole line at a stretch, the work can be taken up in two phases—first in plains and then in hilly areas. So I urge upon the hon. Railway Minister to reconsider the survey report taking into account the advantages which will accrue to the two States and implement the project without further delay. Though many of our PSUs are still making losses, why none of them has been closed down citing reasons of loss? Why does the Railways not consider this as a developmental project, as most of the people in our area have not seen a rail even in this 21st century? No direct Central Government project has been sanctioned to our area till date except the projects under MPLADS. In our district of Theni, there is only one Bodi-Madurai metre gauge which needs gauge conversion. Since the distance from Bodi to Madurai is only 90 kms., public opt to travel by buses instead of train. This indicates that even the one available rail route in this area is not useful to the public. Hence this line is required to be converted into broad gauge immediately, and after that, trains should be operated on the Bodi-Madurai-Chennai sector, which will be useful. This will save the ordeal of the public who have to travel by bus to Chennai for long hours. Unfortunately in the last two Budgets, no ROB/RUB has been sanctioned for Tamil Nadu. Projects, which were sanctioned three or four years back, are yet to be executed. In some ROB/RUB projects, work has not started; nearly 25 sanctioned bridges are yet to be constructed in Tamil Nadu. All these projects have to be expedited. Lack of adequate budgetary support to Tamil Nadu would result in a failure to address the concerns and aspirations of the people of Tamil Nadu.

In the same way, maintenance and repair of old railway lines, should be given top priority in Tamil Nadu. At present it not satisfactory at all.

There are a number of very old bridges, and railway accidents are very common. Though the Railways claim that the number of accidents has been brought down, we should not forget that many of the rail accidents are due to poor maintenance of tracks and bridges. So this should be attended to immediately. Adequate funds should be allocated for this.

Though a Special Railway Safety Fund has been created, for the past few years, we have seen that this Fund has not been utilised, and the programme of safety network is not progressing satisfactorily. My request to the Railway Minister is that the safety part should be given top priority and there should be no fund constraint for that job.

The next important area is electrification of rail tracks. As we delay our electrification programme, in the global oil scenario, our fuel expenses will go high. And, ultimately, this will go beyond our control which would result in cutting down our expenses on new developmental programmes. Therefore, electrification programme should be undertaken with wide coverage in the country in the coming Budget, at least. When we talk about passenger amenities, we do not see much improvement. We see decades old bogies even now. Improper lighting in trains, uncovered window-panes, badly maintained toilets, inadequate drinking water facilities at stations need close attention. Toilet facility should be introduced in the DMU and EMU services.

I wish to make a point on the license given to the railway hawkers. Though the hon. Minister has made announcement about giving licenses to the Railway hawkers, it is yet to be implemented. In the absence of proper license, the railway hawkers are being harassed to the disadvantage of passengers in getting snacks and other small items.

I, once again, request the hon. Minister to consider the schemes pertaining to Tamil Nadu and allocate more funds so that they are completed without delay.

Finally, I thank the hon. Minister for sanctioning a new Division at Salem which was consistently demanded by our hon. Chief Minister, Dr. Puratchiamma, and all our AIADMK MPs.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Rama Muni Reddy Sirigireddy. You have four minutes.

SHRI RAMA MUNI REDDY SIRIGIREDDY (Andhra Pradesh): Sir, there are so many problems. National problems are there. Regional problems are there, local problems are there.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have to complete in four minutes.

SHRI RAMA MUNI REDDY SIRIGIREDDY: Sir, the hon. Railway Minister has come before the House for its approval for withdrawing of certain sums from the Consolidated Fund of India to meet certain demands of the Ministry and it gives us another opportunity to place before him some of the functional deficiencies of his Ministry, to highlight some of the loopholes in the system and also place before him some of the grievances pertaining to our States and the delay and failure to take up various projects pertaining to the Indian Railways. Sir, with this huge infrastructure, there are bound to be drawbacks and loopholes and there is an urgent need to address those drawbacks and plug those loopholes to make the Indian Railways stand proudly before other nations of the world.

Sir, the hon. Minister has been saying, time and again, that the main source of income for the Indian Railways is freight traffic. It is true that the rapid progress in industrial and agricultural sectors has generated a higher level of demand for rail transport, particularly in core sectors like coal, iron and steel ores, petroleum products and essential commodities such as foodgrains, fertilizers, cement, sugar, edible oils, etc. Sir, the Railways is gradually losing its grip as a premium freight transporter. This becomes clear if you look at the number of wagons that are being used for freight since 1950. In 1950-51, we were having 2,05,596 wagons. It has gone up to 4 lakh wagons in 1980-81. In 1990-91, we were having 3,46,102 wagons. In 2003-04, we had only 2,14,760 and in 2004-05, we had about only 2,12,000 wagons. This point has been clearly substantiated by the hon. Minister himself in his last Budget Speech where he has agreed in para 136 that the customers often require rakes/wagons at short notice but the Railways could not supply them. This is one of the reasons for reduction, in terms of percentage, in freight transportation. Even if you look at the turnaround time of the Railways, it is coming down. It is good. But, still, the Railways are lagging behind. So, I suggest for consideration of the hon. Minister to increase the number of wagons and extend concessions which the Railways now give only during off-season, throughout the year so as to boost the freight traffic. The Minister

has also proposed Wagon Investment Scheme. I would like to know what progress has been made in this Scheme so far.

Sir, the Railways announced, with a lot of fanfare, with an estimated amount of Rs. 24,000 crores, to modernize the Indian Railways between 2005 and 2010. I would like to know as to what are the components of this modernisation plan and does it also include using stainless steel wagons which other countries are using and what is the total length of railway line that the Ministry targeted to complete electrification by 2010 under this plan. And, the other point is, how the Ministry is planning to pool the resources, apart from the Railway Safety Fund.

Now, Sir, the number of train accidents has gone up in the recent past. I just wish to give one example which clearly gives the attentiveness of the railway authorities. The recent train accident occurred at Velugonda of Nalgonda district of A.P. shows how casual we are in spite of such a major accident where more than hundred people died. So, the time has come for serious introspection and there is need to take measures to avoid recurrence of such accidents in future.

I wish now to touch upon the safety of the Indian Railways. Sir, the hon. Minister can claim and the people may believe that under his guidance train travel has become more safe. But, when you look at the facts then it clearly shows that this is more because of sheer luck and not because of any specific safety measures that have been implemented by the Railway authorities over the past several years. Let me substantiate this point. Sir, about 20,000 vacancies in Group D in safety category are lying vacant and there are 3,500 vacancies in the RPF.

[THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN) in the Chair.]

And, now, the situation has reached to a stage that the Railways is considering to reemploy those drivers who have retired or nearing retirement. The Railways may claim that accidents have reduced despite a manifold increase in passenger and freight traffic. Sir, 75% of all accidents and 14% of all fatalities occur due to derailment. Sixteen per cent of all accidents and 46% of all fatalities occur at level-crossings and 7% of all accidents and 38% of all fatalities occur due to collision in spite of Railways taking measures by way of track circuiting, anti-collision devices, etc. And, it is just because of lack of safety measures the Commission of Railway Safety has refused to give green signal to

...(*Interruptions*)... Sir, the hon. Minister is not concentrating on what I am saying. The Commission of Railway Safety has refused to give green signal to start the Shatabdi between Delhi and Agra at a speed of 150 kmph, which, otherwise, would have started from July, 2005. So, I would only urge the hon. Minister to set right the functional deficiencies so as to improve the railway safety in its real sense, not by luck.

Sir, I understand that the Railways is seriously pursuing rationalizing passenger traffic movement across trains to ease over-crowding through differential pricing, demand-driven configuration of trains and introduction of vacancy charts alongside reservation charts.

Sir, the next point I would like to know from the hon. Minister is, whether it is true that the Indian Railways has started a new scheme called SOFT — Scheme of Frequent Travellers. What exactly is the concept of SOFT? How does it help the frequent travellers? I request the hon. Minister to explain this scheme in detail.

Another major area where the Railways have to pay the attention is on hygiene and cleanliness. In spite of so many drives and programmes, it is far from satisfactory. If you look at all the metro stations and at all the 16 zonal stations, one can find that it is far from satisfactory. If this is the state of affairs in these stations, I need not tell you about the position of other stations. Even cleanliness in trains, at platforms and at waiting rooms, is not even up to the mark. The passengers prefer to stay on platforms for hours together, rather than going to waiting rooms. Because, you find virtually nothing there, no place to keep luggage, no proper chairs, no benches, no hygiene, etc. So, I implore upon the hon. Minister to pay serious attention to cleanliness at stations and in trains. Otherwise, the Railways can engage private persons as has been done in the other areas. (*Time-bell*) Sir, I am completing in two minutes. Then, I an sure, there would be a qualitative change in the situation. I also suggest for using print, electronic media, NGOs and others effectively to educate the people with regard to cleanliness and hygiene. Same is the case with Rajdhani trains. I don't think that the authorities will change the curtains in trains daily and the quality of food is also not up to the mark.

Then, Sir, I have got some proposals which have been gathering dust in the Railway Board or Ministry and I beseech upon the hon. Railway Minister to quicken the pace of giving approval/sanction to these projects to fulfil the dreams of the people of Andhra Pradesh. Sir, there is a small

portion of doubling work remain unattended to between Renigunta and Guntakal. Once this is over, the line needs to be taken up for electrification. Why I am stressing this is, 8 rakes of iron-ore from Bellary to Chennai port goes daily and once this line is over, then the congestion would also come down drastically. It is good that you have started A.P. Sampark Kranti Express train from Delhi to Tirupati. But, the frequency of train is only twice a week. Sir, you introduced a train twice a week. Nobody knows about that. Or, even if they know, the days may not suit them to travel. So, passengers board other trains. In such case, you will withdraw that train saying that there is no traffic. First of all, you have to make it daily and make it convenient to passengers. If you make it daily, then this facilitates the passengers and thereby you can have more traffic. The same is the case with Secunderabad Rajdhani also. Now, you have reduced it to once in a week. It is not fair on the part of the Ministry. Andhra Pradesh is one of the most advanced States in the country. Here, again, I did not find any rationale in running the train only once in a week. Hence, I request you to kindly make it daily. If not, at least, you run it five days in a week. There is also a long-pending demand of the people of A.P. for a train between Delhi and Tirupati *via* Shirdi. I request you to kindly consider this. Then, Sir, the railway station at Wanaparthy Road in Mahaboob Nagar urgently needs a second platform and a foot-over-bridge. It is also a long-pending demand of the people of this area. Hence, I request you to take up this work immediately on priority basis.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Yes, please conclude.

SHRI RAMA MUNI REDDY SIRIGIREDDY: I am concluding, Sir. The Government of A.P. has also requested for doubling and electrification of the railway line from Bibinagar to Nadikudi. I request the hon. Minister to include this in the coming Railway Budget, at least. Sir, there is also a need for construction of rail-over-bridge at level crossing no. 44 on Bibinagar-Nadikudi section. I request the hon. Minister to consider this

3.00 P.M.

favourably. There is also a need for construction of rail-over-bridges for Kadapa, Yerraguntla and Ramampet since there is a lot of inconvenience for traffic and there is also a problem if the rail-over-bridges are not constructed with regard to road safety. So, I request for consideration of the hon. Minister to approve these expeditiously. Only the other day I had mentioned this through a Special Mention. There is an urgent need to

meet the cost of reallocation of the railway track between Renigunta and Guntakal line. It involves only Rs. 30 crores and the same may be met by the Ministry from its Budget resources since this is due to undertaking a project for providing drinking water and irrigation facilities to one of the very backward areas of the State. Sir, the Government of A.P. has also requested the hon. Minister *vide* letter dated 27th January, 2004, for sanction of money for construction of new broad gauge line between Mantralayam Road and Kurnool *via* Yammiganur. This may also be considered sympathetically. There is a small stretch needs to be extended from Panduranganpuram to Sarapaka village in A.P. Sir, due to creation of new divisions some of the sections have been transferred to Hubli Division from Guntakal Division. We have been persistently requesting the Ministry not to transfer these divisions from Guntakal to Hubli since they adversely affect the industrial and commercial growth of the backward areas of Rayalaseema of A.P. Sir, there are only two small requests and I have done. There is a need for rail-over-bridge at LC No. 92 in Vijayawada-Kazipet and at LC No. 371 at Tadepalligudem in Vijayawada-Rajahmundry section. I implore upon the hon. Minister to take up these projects also and complete in a time-bound manner.

With these words, I sincerely request the hon. Minister to ponder over the issues raised by me and address them seriously and expeditiously.

श्री लेखराज वचानी (गुजरात): उपसभाध्यक्ष महोदय, पहले तो मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि एक नई स्कीम अकोर्डिंग टू ग्रांट नं॰ 35 एंड 48 जो डबल स्ट्रैक कंटेनर ट्रेन चालू करने का सुझाव रखा है, प्रोपोज़ल रखा है, वह एक अच्छी और नई बात है। मैं उनको धन्यवाद देने के साथ-साथ यह विनती भी करता हूं कि पालनपुर-पौपावार-दिल्ली रूट मंजूर किया है, गुजरात में दो बड़े मंदरा और कांडला बंदरगाह हैं और इस डबल स्ट्रैक कंटेनर ट्रेन को दिल्ली-जोधपुर, कांडला-पालनपुर, इन दो लाइन्स से आप जोड़ेंगे, तो आपकी स्कीम बहुत सक्सेस होगी, क्योंकि नार्थ इन्डियन स्टेट्स वहां से कनेक्टिड है और अभी भी वहां पर कंटेनर सर्विस डे बाई डे गुजरात से नार्थ इंडियन स्टेट्स में बढ़ रही है। अभी जो गेज कन्वर्जन सामख्यारी और पालनपुर के बीच में है, उस पर स्पीडिली काम करवाया जाना चाहिए और अगर उसको जल्दी एक्स्पीडाइट करेंगे तो रेलवे को फायदा होगा, देश को फायदा होगा। इसके अतिरिक्त मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से विनती करना चाहता हूं कि कांडला से सामख्यारी केवल पचास किलोमीटर की दूरी पर है। रेलवे की कैपेसिटी इतनी बढ़ गयी है, कैपेसिटी तीस गाड़ियों की है लेकिन रोज 35 से 40 गाड़ियां चलती हैं। जब सामख्यार से पालनपुर लाइन चालू हो जाएगी तो डबल कैपेसिटी बढ़ जाएगी। इसलिए it is in the interest of railway कि अभी से उसकी ट्रैक डबलिंग करने के लिए

कार्य करें। केवल पचास किलोमीटर तक from Samkhiar Junction of Kandla Port, इसको डबल करने से रेलवे को फायदा होगा क्योंकि एक लाइन जा रही है, अहमदाबाद की तरफ और दूसरी लाइन जा रही है, वाया भीलड़ी एंड पालनपुर टू नॉर्दर्न स्टेट्स। इसलिए यह काम आपको हाथ में ले लेना चाहिए।

एक खास बात की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि 31.3.2004 तक जो सीएजी रिपार्ट आयी है, उसके प्वाइंट नम्बर-2.3.1 को अगर आप देखें तो आपको पता चलेगा कि कितना करप्शन हो रहा है। रेलवे अधिकारियों ने एक नयी स्कीम निकाली है। जहां पब्लिक अंडरटेकिंग्स हैं, इलैक्ट्रिक बोर्ड्स हैं, इंडियन ऑयल कारपोरेशन है, गुजरात इलैक्ट्रीसिटी बोर्ड है, राजस्थान इलैक्ट्रीसिटी बोर्ड है, पंजाब इलैक्ट्रीसिटी बोर्ड है, उसमें पहले सीनियर ऑफिसर काम करता था, फ्रेट सेटल करने के लिए अथवा डेमरेज सैटल करने के लिए, अब एक बिचौलिया, मिडलमैन रखा है। यह सीएजी ने बताया है कि इस करप्शन से 41 करोड़ का नुकसान रेलवे को हो चुका है। जिस अधिकारी ने यह बात बताई, उस अधिकारी को अहमदाबाद से असम में फैंक दिया और जिसके विरुद्ध करप्शन के चार्जिज़ थे, उसको बचाया गया है। बड़ोदरा डिवीज़न में जो फेक टिकट्स का रिफंड लेते थे, उसमें से एक अधिकारी को तीन महीने तक अहमदाबाद सैंट्रल जेल में रखा गया लेकिन जेल से जब वह जमानत पर छूटकर बाहर गया, bail out हुआ तो उसको सर्विस में ले लिया। जो क्रिमिनल केस करते हैं, जिन पर केस चल रहे हैं, जैसे ही वे तीन महीने जेल में रहने के बाद बाहर निकलते हैं, उनको आप छोड़ देते हैं। कम से कम जो करप्शन करता है, उसके लिए आपको अपने मन में दया नहीं रखनी चाहिए और सख्ती के साथ उसको डील करना चाहिए। सर, एक नेशनल पॉलिसी है कि पोर्ट्स को रेलवे के साथ कनेक्ट करना चाहिए। गुजरात के कम से कम तीन-चार ऐसे पोर्ट हैं - बेडी पोर्ट है जिसे रेलवे से कनैक्ट करने के लिए 15 किलोमीटर की दूरी है, पोरबंदर तक केवल पांच किलोमीटर की दूरी रेलवे से कनैक्ट करने के लिए है, हजीरा 37 किलोमीटर और दहेज भरुच 60 किलोमीटर है। इतना अगर रेलवे का काम हो जाए तो जो पोर्ट्स हैं, जिनसे माल आ-जा रहा है, इम्पोर्ट-एक्सपोर्ट हो रहा है, वे रेलवे से कनैक्ट हो जाएंगे। इससे रेलवे को भी फायदा होगा और देश को भी फायदा होगा। यह बहुत छोटा सा काम है जिसके लिए कहीं पांच करोड़ चाहिए, कहीं 19 करोड़ चाहिए, कहीं 7 करोड़ चाहिए, इस काम को कृपया आप हाथ में लीजिए। इसके अतिरिक्त मैं यह अनुरोध करना चाहता हूं कि दो-तीन गाड़ियां ऐसी हैं जो सप्ताह में एक बार चलती हैं। ओखा द्वारका से एक गाड़ी देहरादून जाती है, वाया हरिद्वार। हरिद्वार में बहुत अधिक पेसेंजर्स गुजरात, काठियावाड़ और राजस्थान तथा हरियाणा से जाते हैं लेकिन उनके लिए कोई फैसेलिटी नहीं है। पांच साल से यह गाड़ी स्टार्ट हुई है, उसको अगर आल्टरनेट डेज़ या बाय वीकली करो तो भी काम चल जाएगा, वही रैक काम आ जाएगी। मैं दो वर्ष से इस हाउस में विनती कर रहा हूं कि बीस घंटे दिल्ली मेल की रैक यहां पुरानी दिल्ली में खड़ी रहती है जबकि

देहरादून तक केवल 6 घंटे का डिसटेंस है, अगर उसको आप एक्सटेंड करेंगे तो कोई खर्चा नहीं होगा पिछली बार भी मैंने कहा था कि बैंक गारंटी देने के लिए तैयार हूं कि 8 करोड़ रुपये का, रेलवे को खर्चा निकालने के बाद फायदा होगा। इस प्रकार जो रैक 20 घंटे तक वहां खड़ी रहती है, उसको आप क्यों नहीं ऐक्सटेंड करते? उससे सबको फायदा होगा, रेलवे को फायदा होगा और गुजरात से जो लोग वहां आते हैं, वे हरिद्वार जा सकेंगे, ऋषिकेश जा सकेंगे, वृंदावन और केदारनाथ-बद्रीनाथ जा सकेंगे तथा देहरादून तक भी जा सकेंगे। यह खास तौर से ध्यान में रखने योग्य बात है। महोदय, एक बहुत ही दयाप्रद बात है कि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने जब अहमदाबाद से दिल्ली का गेज कनवर्ज़न हुआ था, तब प्रॉमिस किया था कि कोई भी सुविधा कनवर्ज़न के बाद हम कम नहीं करेंगे। लेकिन तीन long route गाड़ियां discontinue की हैं और मैं हमेशा कहता हूं कि एक ट्रेन तो चालू कीजिए। पहले एक जनता एक्सप्रेस थी, एक दिल्ली-अहमदाबाद एक्सप्रेस थी, कोई गाड़ी ऐसी नहीं है कि हम beyond जयपुर से, दिल्ली जा सकें। इतने वर्ष हो गए हैं, लेकिन दिल्ली जाने के लिए कोई सुविधा नहीं है। माननीय मंत्री जी ने एक मेहरबानी की है, लेकिन वह किसके ऊपर की है? हमारे ऊपर की है, हम एम०पीज़ और जो पोलिटिकल लीडर्स हैं, उनके लिए राजधानी एक्सप्रेस, जो पहले दो-तीन दिन आती थी, अब छः दिन की है। इसलिए हमको तो लाभ मिला है, लेकिन राजधानी एक्सप्रेस तो राजनैतिक लोगों के लिए है, वह पब्लिक के लिए नहीं है। यह केवल अपर लेयर के लिए है, इसलिए जो तीन long trains - माननीय मंत्री जी, और दोनों मिनिस्टर्स ऑफ स्टेट यहां बैठे हैं, गुजरात के हमारे रठवा जी बैठे हैं, आप दोनों विचार करें कि एक ट्रेन चालू करने में आपको क्या खर्च आता है? मैं तो उसमें भी कहता हूं कि आपको बैंक गारंटी मैं देने वाला हूं कि कम से कम खर्चा निकालने के बाद आपको 6 करोड़ से ज्यादा इनकम होगी। हम नई ट्रेन्स नहीं मांग रहे हैं, जो पहले थीं, वही मांग रहे हैं। You introduce one train out of three trains which were discontinued. It is your promise. If anybody goes to the Supreme Court, he will win the case. इसलिए आप इस पर विचार करें। इससे लोगों को कम से कम हरिद्वार, ऋषिकेष और अन्य धार्मिक स्थान हैं, वहां कुछ ceremonies करनी पड़ती हैं, लोग बाहर से भी आते हैं, इंडिया से बाहर से भी आते हैं, तो उनको इस सुविधा से वंचित क्यों किया है? पहले जो ये ट्रेन्स थीं, ये 30 स्टेशनों पर रुकती थीं, तो उनका तो नुकसान हो गया। कोई नई गाड़ी चालू नहीं हुई है। ये कहेंगे कि हमने नई गाड़ी चालू की है, तो कोई जोधपुर की चालू की है, कोई अजमेर की चालू की है, कोई बांद्रा-जोधपुर की है, लेकिन दिल्ली तो कोई पहुंचती नहीं है। आप मुझे कोई एक ट्रेन बताओ, जो beyond जयपुर दिल्ली जाती हो? on the contrary, जो सुविधा थी, वह सुविधा आपने वापस ले ली है। कम से कम जो सुविधा थी, उसे वापस कीजिए। उन तीन गाड़ियों में से मैं एक गाड़ी मांग रहा हूं। महोदय, आज भी आश्रम एक्सप्रेस एक गाड़ी है, उसमें डेली 400 वेटिंग लिस्ट की एवरेज है। कितनी बार मैं खुद गया हूं और पता चला कि लॉक हो गया है, even वेटिंग

लिस्ट में भी टिकट नहीं मिलता है। माननीय मंत्री जी, आप कम से कम इतना तो देखिए कि वेटिंग लिस्ट का टिकट भी नहीं मिलता है, तो वहां इस गाड़ी को एक्सटेंड कीजिए और पुरानी गाड़ी चालू कीजिए। इससे रेलवे को भी फायदा होगा, सबको फायदा होगा और आपके चेयरमैन का यह प्रॉमिस था, यह राइटिंग में भी प्रॉमिस है, हमने बताया है, बार-बार बात की है, इसलिए आप इसको ध्यान में रखिएगा। खासकर करप्शन के लिए जिस आदमी ने इतना इनफॉर्मेशन दिया, सी॰ए॰जी॰ ने उसको देखा, तो उस ऑफिसर को आपने ख्वामख्वाह सज़ा दे दी! उसको सज़ा दे दी, जिसने इनफॉर्मेशन दी! 41 करोड़ का करप्शन उसने साबित करके बताया और जिसने करप्शन किया, वे तो राजा होकर बैठ गए और जिसने बताया, उसको फेंक दिया। It is not a good policy. At least, the culprits should be punished and the persons who are honest must be rewarded. इसलिए ये बातें कहते हुए मेरी आपसे विनती है कि इनकी ओर आप ध्यान दें।

SHRIMATI PREMA CARIAPPA (Karnataka): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on this Railway Appropriation Bill. As we all know that the Railways are the life-line of the nation. They contribute immensely in enhancing socio-economic development of the States. The Indian Railways has played a crucial role in accelerating economic development of the country. Not only passenger traffic, but freight traffic has also increased by many fold since Independence. But, I am sorry to state that there has been no commensurate growth in railway rolling stock. This has resulted in tremendous increase in Railways rolling stocks like railway lines, bridges, railway engines, coaches and wagons.

In the above backdrop, I would like to say that the Railways need to augment its rolling stock capacity. Besides, new railway line projects relating to doubling, electrification, gauge conversion are to be completed on priority basis depending on traffic. All these require finances and I am sure the Railways are being managed very well.

Now, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to various projects which are pending for completion in Karnataka. New line projects like Munirabad-Mehaboobnagar, Gadwal-Raichur, Hubli-Ankola, Gulbarga-Bidar are pending for clearance. I request the hon. Minister to clear them quickly. Coming to gauge conversion projects, I would submit that projects like solapur-Gadag, Mysore-Chamrajnagar, Bangalore-Hubli and Shimoga-Talguppa are all pending. I request the hon. Minister to complete them expenditiously. Then, Sir, there are some projects which are waiting for converting into double line. They are: Hospet-

Guntakal, Raichur-Guntakal and Kengeri-Ramanagaram. I would urge the Centre for more money for these projects so that these are completed expeditiously.

Sir, finally, I would like to make one more request to the hon. Minister. The Coorg district in Karnataka has no railway line at all. We have only road facility. We have to go only by road. So, I would request the hon. Minister of Railways to see that we get the Railways to Coorg district. Sir, during your period I want to see that you give us the railway line. Thank you.

प्रो॰ राम देव भंडारी (बिहार): उपसभाध्यक्ष जी, मैं इस बिल का समर्थन करता हूं । साथ ही इस बिल के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं और उनकी प्रशंसा भी करता हूं कि उन्होंने ऐसी रेल को चलाया, जो पटरी पर आना ही नहीं चाहती था। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): भंडारी जी, आप ध्यान दीजिए कि आपका टाइम 4 मिनट हैं, इसलिए आप केवल प्वाइंट्स ही ब्रीफली बताइए।

प्रो॰ राम देव भंडारी: महोदय, जो रेल पटरी से बिल्कुल नीचे चली गई थी, उसको पटरी पर लाने के लिए थोड़ा समय लगता ही है। माननीय रेल मंत्री जी ने जब से इस मंत्रालय का प्रभार संभाला है, उसके बाद से रेल पूरी रफ्तार से और पूरी क्षमता से पटरी पर चल रही है। इससे पहले वह कभी खेत में चली जाती थी, कभी नदी में चली जाती थी। महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी कार्यकुशलता, प्रबंधन की क्षमता और दृढ़ इच्छा शक्ति से इस मंत्रालय को संभाला है। महोदय, रेल मंत्रालय कोई आसान मंत्रालय नहीं है। यह कांटों का ताज है। एक कमेटी बनी हुई थी, उसने कहा था कि इस मंत्रालय का दिवाला निकलता जा रहा है। इनसे पहले जो रेल मंत्री हुए हैं, उनके द्वारा जब भी सदन में रेल बजट प्रस्तुत करने का समय आता था, देशवासियों के दिल की धड़कन बढ़ जाती थी। वे सोचते थे कि पता नहीं इस बार माल भाड़े में कितनी बढ़ोत्तरी होगी, यात्री किराए में कितनी बढ़ोत्तरी होगी? मैं सदन के माध्यम से और आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूं कि पहली बार रेल मंत्री जी ने एक इतिहास बनाया है। उन्होंने पहली बार यात्री भाड़े में एक सांकेतिक कटौती की है। आज जिस तरह से रेल की आमदनी बढ़ती जा रही है, निश्चित रूप से आने वाले समय में यात्रियों को तथा जो माल लाने-ले जाने वाले व्यापारी हैं, उनको भी अधिक सहूलियतें मिलने जा रही है, महोदय, मैं पिछली बार का लेखा-जोखा देख रहा था। पिछली बार 2004 में अप्रैल से अगस्त तक 18287.05 करोड़ की आमदनी हुई है। यह आमदनी पिछले अप्रैल से लेकर अगस्त तक के बीच में हुई है। इस बार यह आमदनी 21181.11 करोड़ हुई है। इसमें 15.83 फीसदी की बढ़ोत्तरी हुई है। महोदय, बजट का जो लक्ष्य था, यह बढ़ोत्तरी उससे भी अधिक हुई है। जो बजट का लक्ष्य था, उसके मुकाबले 5.67 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है।

महोदय, मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। जब सदन में मूल बजट पेश होता है, उस समय लोग विस्तार से बोलते हैं पर मैं खंडेलवाल जी का भाषण सुन रहा था। उन्होंने दो-तीन बातों की चर्चा की है। एक तो दुर्घटना की चर्चा की है, जिसके संबंध में मीणा जी ने कहा है कि अगर आप पिछले वर्षों की तुलना इस वर्ष से करेंगे, तो पाएंगे कि इस वर्ष निश्चित रूप से दुर्घटनाओं में भारी कमी हुई है। वे भ्रष्टाचार की बात कर रहे थे। आमदनी कैसी बढ़ी है? अगर मंत्रालय में भ्रष्टाचार होगा, तो निश्चित रूप से आमदनी बढ़ने का कोई सवाल नहीं उठता है। महोदय भ्रष्टाचार पर नियंत्रण हुआ है। भ्रष्टाचार पर नियंत्रण हुआ है, तो आमदनी बढ़ी है। वे ठेके की बात कर रहे थे। महोदय, रेल में, खास कर कुछ प्रान्तों में, पूरे रेल का ठेका माफिया के हाथों में था। परन्तु माननीय मंत्री जी ने जब कार्यभार संभाला, उसे देखा आज रेल का ठेका माफिया के हाथ में नहीं है। जो रेलवे के नियम कानून हैं, उस नियम कानून से आज रेलवे का ठेका मिलता है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी का एक मूल मंत्र है - कीमत घटाओ, व्यापार बढ़ाओ मुनाफा कमाओ। पहले जो रेल मंत्री थे, उनका मंत्र था - भाड़ा बढ़ाओ, घाटा उठाओ। वे इस मूल मंत्र के सहारे रेल मंत्रालय को दुनिया का नम्बर एक रेल बनाना चाहते हैं। हमें विश्वास है और पूरे देशवासियों को विश्वास है कि सिर्फ डेढ़ साल की अवधि में जिस प्रकार रेल में आमदनी बढ़ती जा रही है, निश्चित रूप से सुविधाएं बढ़ेगी। छिटपुट घटनाएं होती हैं। इतना बड़ा मंत्रालय है। प्रतिदिन चौदह हजार से अधिक रेलें चलती हैं। प्रतिदिन डेढ़ करोड़ से ज्यादा यात्री सफर करते हैं, इतने बड़े मंत्रालय में छोटी-मोटी घटनाएं होती हैं। मगर हमारा विश्वास है कि इन घटनाओं पर भी रेल मंत्री जी अपनी दृढ़ इच्छा शक्ति के सहारे निश्चित रूप से नियंत्रण करेंगे। हमारा विश्वास है कि यह रेल मंत्रालय दुनिया का नम्बर एक रेल बनेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री दत्ता मेघे (महाराष्ट्र): सर, भंडारी साहब ने जो भाषण दिया है, उससे मैं पूरी तरह सहमत नहीं हूं, लेकिन अच्छा काम हो रहा है। मैं दो मिनट के अन्दर सिर्फ दो-तीन बातें करूंगा और अपना वक्तव्य खत्म करूंगा। काम अच्छा हो रहा है, यह भी लिखा है कि बड़ा काम है। इसमें भी गड़बड़ी है। मैंने हाउस के अन्दर दो-तीन छोटी सी बातें कही थी। हमारे नागपुर से अकोला तक पास-होल्डर्स जाते हैं, वहां कोई लोकल ट्रेन नहीं है। वे लोग कहते हैं कि हमें जाना है, हम कैसे जाएं, हमारा सुपर-चार्ज ले लो, लेकिन हमारा टिकट बना कर जाने दो, हमें पकड़ो मत। वे किसे पकड़ते हैं, जो स्टुडेंट हैं, जो महिलाएं सर्विस के लिए जाती हैं, जो वहां के लोग हैं। उनसे 250 रुपए वसूल होते हैं। उसमें से आधा भ्रष्टाचार होता है। पुलिस स्टेशन में जाते हैं। एक सिम्पल बात है, मैंने पहले भी कहा था, अभी भी कहता हूं, लालू जी का बहुत बड़ा काम है, मेरे दो-तीन छोटी बातें कहने के बाद भी जब वे पूरी नहीं होती हैं, तो दुख होता है। आप सीधे एक डीआरएम

को फोन कर दीजिए, तो क्या मजाल है कि वहां कोई गलत काम करे, भ्रष्टाचार करे। महिलाओं से लेकर स्टुडेंट तक, सबको तकलीफ हो रही है।

दूसरा एक मुद्दा है कि अभी बिरार के अन्दर जो लाठीचार्ज हुआ, वहां काम हो रहा है, रेलवे की पटरी डालने का काम, लेकिन इतना टाईम हो गया है कि वहां लोग मुम्बई जाने के लिए दो-दो घंटे खड़े रहते हैं। अभी तीन-चार दिन पहले हम वहां गए थे, वहां लाठीचार्ज हुआ। वक्तव्य यह आया कि हम काम करने वाले हैं। हमारा कहना इतना ही है कि जो सीरियस बात होती है।, जिस पर 90 परसेंट खर्च हो चुका है, अब 10 परसेंट के लिए कम से कम 6 महीने के अन्दर, एक साल के अन्दर, वह जो मुम्बई में आना-जाना होता है, उसके ऊपर लालू जी जरूर ख्याल करेंगे।

आखिर में मेरी लालू जी से रिक्वेस्ट है कि आपके बहुत लोग हमारे महाराष्ट्र में हैं, मुम्बई में हैं, नागपुर में हैं, आप ज़रा एक दौरा रेलवे का कीजिए या एक बार आप महाराष्ट्र के या मुम्बई के एमपी को बुलाइए, उन्हें आधा घंटा-एक घंटा समय दीजिए। हमारे छोटे-छोटे प्रॉब्लम्स हैं। आप जितना कर सकते हैं, उतना कीजिए। मैं भाषण नहीं दूंगा, लेकिन अगर आपने हमारे पास-होल्डर्स का सवाल हल नहीं किया, तो मैं आपके ऑफिस के सामने आकर बैठ जाऊंगा, क्योंकि दो-तीन बार हो गया है। यह छोटी सी बात है। क्यों नहीं सुनते, मालूम नहीं। वहां डीआरएम खुद को लालू जी से ऊपर समझता है। उसने क्या समझा है हम लोगों को? तो ऐसे लोगों को, जिनका हमेशा का रवैया ऐसा है, उसे ठीक करें ओर लोगों की परेशानी दूर करें। धन्यवाद।

MS. PRAMILA BOHIDAR (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, this House may be aware, the backward State like Orissa is on the path of development, especially, its Western region where a number of steel plants and other industries are coming up. However, there is lack of train connectivity in this area. The people of Orissa have made the following suggestions for re-routing/extension of the trains.

The Sampark Kranti Express running *via* Cuttack and Kharagpur covers only 205 kilometres in four districts. On this route, Rajdhani Express and other trains are already running. The Rajdhani Express may be run twice a week through CTC-Dhenkanal-Sambalpur-Titlagarh-Raigarh-Bilaspur-Katni and Bina, so that it cover around 700 kilometres benefiting, at least, 10 districts of the State.

Likewise, the Orissa Sampark Kranti Express may run *via* this route. It will benefit the people of the State better as it would cover 10 districts of the State. I would like to mention that the two districts of the State, that is,

Bolangir and Baragarh are not connected with the State, capital be any of the trains. If the above suggestion is implemented, people of these districts would be beneiftied.

The Howrah-Sambalpur Ispat Express remains idle at Sambalpur. This may be extended to Kantabanji as this station has all kinds of facilties. Likewise, the Howrah-Koraput Express; half rake remains idle at Sambalpur for ours together. The full rake may be extended to Titlagarh. Half of its rake may be extended to Raipur and half to Koraput as usual to benefit the people and to earn additional railway revenues.

The Raipur-Sambalpur Express may be extended to Bhubaneswar to connect the capitals of Chhattisgarh and Orissa.

The Visakhapatnam-Bangalore Prashanti Express should be extended to Kantabanji to help the people of the area to reach the IT hub Bangalore.

East Coast Railway should to be strengthended. All station lines in the Sambalpur Division should be electrified. There should be doubling of railway lines between Raipur and Titlagarh. At the Sambalpur Station, four air-conditioned, and non-air-conditioned retiring rooms should be provided. And, there should be Ladies' Counters at all major stations of Sambalpur Division.

श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं विनियोग (रेल) संख्यांक 5 विधेयक 2004 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, रेलवे का कारोबार सुचारु रूप से चल रहा है, इसलिए मैं मंत्री जी को अपनी ओर से और अपनी पार्टी की ओर से बधाई देता हूं। साथ-ही-साथ मेरी मंत्री जी से एक अर्ज भी है। महोदय, मैं पूर्वांचल के आजमगढ़ जिले से संबंध रखता हूं। आजमगढ़ के हमारे कई सांसद हैं और कई सांसदों की अर्जी। मंत्री जी की मर्जी के लिए पड़ी हुई है, लेकिन उस पर विचार नहीं किया जा रहा है। इसलिए हमें खेद भी है। महोदय, वह अर्जी क्या है? हमारे कई सांसदों और हमने खुद इस सदन में कई बार कहा है कि आजमगढ़ से दिल्ली आने के लिए कोई अच्छी रेल नहीं है। बड़ी अनुनय-विनय के बाद एक कैफियत एक्सप्रेस चलायी भी गयी, लेकिन उस का समय सारणी ठीक नहीं है। यह गाड़ी वहां से 9 बजे रात को आजमगढ़ से चलायी जाती है और पुरानी दिल्ली पर साढ़े 12 बजे पहुंचने का उस का शेडयूल है। लेकिन वह कभी भी समय पर नहीं पहुंचती, तीन-चार बजे पहुंचती है। इसलिए एक भी सांसद उससे नहीं आते हैं। वहां हम सारे सांसद लोगों को आजमगढ़ से 100 किलो मीटर दूर बनारस, बाई रोड जाना पड़ता है। कभी-कभी जाम वगैरह

लग जाता है तो हम लोगों को गाड़ी छूटने की मुसीबत का भी सामना करना पड़ता है। कभी-कभी कहा जाता है कि गाड़ियां विलम्ब से चल रही हैं और कभी उनको निलम्बित भी कर दिया जाता है, तो और दिक्कत हो जाती है। संयोग से मैं कंसल्टेटिव कमेटी (रेलवे) का सदस्य भी हूं और मैंने इस बात को मीटिंग में भी कहा था। मंत्री जी ने आश्वासन भी दिया था कि इसका शैड्यूल चेंज कर दिया जाएगा, लेकिन आश्वासन के बाद भी इस गाड़ी के शैड्यूल में कोई परिवर्तन नहीं किया गया। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि इसी सदन में हमारे साथी श्री दारा सिंह चौहान ने एक सवाल भी उठाया था। उस सवाल के जवाब में माननीय स्टेट मिनिस्टर ने भी कहा था कि इस समय-सारणी को जरूर बदल दिया जाएगा, लेकिन आज मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि हम लोगों की अर्जी पर मंत्री जी की मर्जी क्यों नहीं होती है, मैं यह नहीं समझ पाता हूं। इसलिए मैं पुन: निवेदन करना चाहता हूं कि आज ही इस सदन के सामने उस समय-सारणी की घोषणा कर दी जाए कि वह ट्रेन आजमगढ़ से चार-पांच बजे के बीच चलाई जाए और यहां से फिर छ: बजे के करीब चलाई जाए, ताकि हम सांसद लोग भी - आजमगढ़ से ट्रेन चले लेकिन आजमगढ़ में नहीं पकड़ के बनारस जाना पड़ता है - उस ट्रेन का लाभ उठा सकें। मुझे आशा ही नहीं, भरोसा है कि माननीय मंत्री जी आज ही इसको स्वीकार भी कर लेंगे। साथ-ही-साथ आजमगढ़ की यह दशा है कि वहां रेलवे प्रक्षालन की कोई व्यवस्था नहीं है, जिसके कारण वहां काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। एक ही प्लेटफार्म है, दूसरा प्लेटफार्म भी नहीं है। इसलिए गाड़ियों को खड़ा करने में भी दिक्कत होती है। आजमगढ़ में दूसरे प्लेटफार्म की भी आवश्यकता है। ...**(समय की घंटी)**... अगर दूसरा प्लेटफार्म बनाया जाता है, तो एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए ऊपर-पुल की आवश्यकता है। आजमगढ़ का जो रेलवे स्टेशन है, वहां से लगभग 100-150 मीटर की दूरी पर एक गोरखपुर और वाराणसी, जो बहुत व्यस्त सड़क है, अगर रेलवे का फाटक बन्द हो जाता है, तो वहां पर बहुत लम्बा जाम लग जाता है। वहां पर भी एक ऊपर-पुल की जरूरत है।

इस तरह से इन छोटी-छोटी समस्याओं की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाते हुए आशा ही नहीं भरोसा भी करता हूं कि इसको स्वीकार करेंगे और इस आशा एवं प्रत्याशा में मैं इस विनियोग (रेल, संख्या 05) विधेयक, 2005 का पुन: समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश): उपसभापति महोदय, हमारे रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया और उसमें बहुत-सी बातों का जिक्र किया गया। उसमें काफी परिवर्तन हुए। काफी सुधार हुए। सबसे बड़ी अनेक नई बातें क्या हैं कि जितने भी आपके रेलवे के इम्प्लायीज़, कर्मचारी होता हैं, उनका जो यूनिफार्म होता है, this is the first time कि रेलवे के हिस्ट्री के अन्दर खादी का जो उन्होंने यूज़ किया, यह एक बहुत बड़ी बात है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि आन्ध्र प्रदेश में तेलंगाना के अन्दर एक मेडक डिस्ट्रिक्ट है, बैकवर्ड

एरिया है। शायद आपको मालूम होगा कि आज से 20 साल पहले, जब श्रीमती इन्दिरा गांधी ने वहां से कंटेस्ट किया था, उस वक्त जो वहां के डिस्ट्रिक्ट के लोग थे, मैं उस वक्त लोक सभा में था। उस वक्त मैं लोक सभा में था, तो वहां की डिस्ट्रिक्ट के जितने भी इलेक्टेड मैम्बर्स थे, उन तमाम लोगों की गुजारिश थी कि बैकवर्ड एरिया के अंदर नई रेल-लाइन चलाई जाएं। बड़ी मुश्किल से 9 किलोमीटर जो है तेलापुर-पटनचरू, यह एक नई रेलवे लाइन शुरु की गई, लेकिन उसके बाद वाइबल नहीं है ऐसा बोलकर उसको रोक दिया गया। मैं यहां बैठे हुए माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी से यह पूछना चाहता हूं कि अगर आप बैकवर्ड एरियाज की तरक्की नहीं करेंगे, उसे वाइबल नहीं है या प्रोफिटेबल नहीं है कहकर काम नहीं करेंगे, तो फिर बैकवर्ड एरियाज में कैसे सुधार होगा, उनकी कैसे उन्नति होगी? मुझे तो कोई रास्ता नजर नहीं आता। अभी रीसेंटली आपकी स्पीच के अंदर आपने कहा था कि मनोहराबाद से करीमनगर वाया सिद्दीपेट, जगतियाल, जिसकी दूरी 70 किलोमीटर है, को सेंक्सन किया है, मगर आज तक उसका सर्वे हुआ है, एलोकेशन नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री महोदय से कहूंगा कि जहां बैकवर्ड एरियाज, ये सिद्दीपेट और जो नगर डिस्ट्रिक्ट है संगारेड्डी, जो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है, इसका रेलवे स्टेशन आज तक वहां पर नहीं है। मैं चाहता हूं कि बैकवर्ड एरियाज में काम हो। मुझे याद है, मैंने एक दफा कहा था, जब जाफर शरीफ साहब रेलवे मिनिस्टर थे, कि जिसकी लाठी, उसकी भैंस। तो उन्होंनें कहा था कि जब आप मंत्री बन जाइए, उस वक्त आप भी अपनी नई रेलवे लाइन खोल सकते हैं। मैं समझता हूं कि माननीय लालू प्रसाद यादव जी बहुत बड़े, अच्छे सोचने वाले आदमी हैं और इसलिए मैं कहूंगा कि रेलवे के पास अपनी एक प्लानिंग होनी चाहिए, एक मास्टर-प्लान होना चाहिए कि किस एरिया के अंदर, बैकवर्ड एरियाज में, हमको नई रेलवे लाइन डालनी है, ऐसा नहीं होना चाहिए कि जो भी मिनिस्टर बने, जो भी पावर में आए, उसी का काम हो। यह डेमोक्रेसी के अंदर, जम्हूरियत के अंदर ठीक नहीं है, क्योंकि बैकवर्ड एरियाज के लोग भी चाहते हैं कि उनके यहां पर भी कुछ बने, कुछ रेलवे लाइन का काम हो। सिद्दीपेट और संगारेड्डी ऐसी जगह हैं, जहां सुगरकेन का, राइस का और सीमेंट का भी काफी प्रोडक्शन होता है। हैवी लारी ट्रैफिक के माध्यम से उसका ट्रांसपोर्टेशन हैदराबाद को होता है। तमाम ऐसी बाते हैं, जिनके लिए मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय ध्यान दें और आप यह ध्यान रखिए कि अगर आप बैकवर्ड एरियाज ही देखना चाहते हैं, तो वे फोरवर्ड एरियाज कहां से बनेंगे?

महोदय, जो आपका खान-पान है, जो कैटरिंग का सिस्टम है, राजधानी एक्सप्रेस के अंदर तो बड़ा बढ़िया खाना है, लेकिन जो दूसरी फास्ट ट्रेन, ए.पी. एक्सप्रेस या दूसरी गाड़ी हैं, उनके अंदर बहुत घटिया खाना होता है। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी कभी आप उस खाने का टेस्ट करें। कभी आप ऐसी गाड़ी में बैठिए, खाना टेस्ट करिए, क्योंकि आप हर चीज को टेस्ट करते हैं। अभी जब आप पाकिस्तान में डेलीगेशन के साथ गए थे, तो मैंने देखा था कि जहां भी चिकेन का,

कबाब का स्टाल था, वहां पर जाकर आपने उसका टेस्ट किया था। फिर अपने देश के अंदर आप अपनी गाड़ियों में जाइए, खाना टेस्ट करिए और खाने की क्वालिटी का ध्यान रखिए। इसका ज्यादा असर होता है, भले ही आप उस खाने का रेट बढ़ाइए। यह जो कांट्रेक्ट सिस्टम है, जो मुनाफा नहीं है, उसको खत्म करिए। एक अच्छे सिस्टम को आप इंटरोड्यूस करिए।

महोदय, ऐसी बहुत सी शिकायतें हैं। ट्रेन के अंदर सफाई नहीं है। कभी आप उसमें बैठिए। आप, लालू प्रसाद यादव जी, मंत्री जी हमेशा एअरोप्लेन में क्यों सफर करते हैं? गाड़ी में भी बैठिए। भले ही आप बिहार से चलिए, मैं आंध्र प्रदेश में आपको दावत नहीं दे रहा हूं। राम गोपाल जी अभी आपकी काफी प्रशंसा कर रहे थे, मैं भी प्रशंसा करने के लिए खड़ा हूं, लेकिन कुछ बातों को आपको देखना पड़ेगा। आमतौर पर जो सेकेंड क्लास में सफर करते हैं, उसमें कॉमन आदमी सफर करता है, उनकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए। माननीय सदस्य, एम.पीज. तो फ्लाइट में जाते हैं या ए.सी. सेकेंड टायर में जाते हैं या फर्स्ट क्लास में जाते हैं, राजधानी एक्सप्रेस से सफर करते हैं, लेकिन जो गांधी-क्लास में ट्रेवल करते हैं, उन लोगों की ओर भी ध्यान देना चाहिए, क्योंकि मेजोरिटी जो है, कॉमन आदमी की है, जो उसमें सफर करते हैं। उनके बारे में भी सोचना चाहिए, खाली जहां फाइनेन्सियल स्ट्रोंग हैं या जिनके पास आर्थिक प्रगति है, उनके बारे में ही फैसेलिटिज का नहीं सोचना है। जिसने जिंदगी में आज तक दिल्ली नहीं देखी, ऐसे लोगों की भी ख्वाहिश रहती है दिल्ली देखने की, लाल किला देखने की, पार्लियामेंट हाऊस देखने की और लालू प्रसाद को देखने की। लालू प्रसाद, जो बिना किराया बढ़ाए गाड़ियों को चला रहा है। क्या चमत्कार है, यह समझ में नहीं आता। आपके पास एक बहुत बड़ी खूबी है। आप बिहार से आते हैं, 15 साल आपने बिहार में शासन चलाया है। मंत्री जी, आजकल कॉमन आदमी रेल में यात्रा करते हैं, लाखों की संख्या में लोग रोज यात्रा करते हैं। मैं याद दिलाना चाहता हूं कि श्रीमती इंदिरा गांधी के चुने जाने के बाद, वे एक दफा जनता सरकार के शासन में बर्खास्त हुई और फिर कांग्रेस की सरकार आई। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि इस बार आंध्र प्रदेश में 42 में से 39 MPs हमारे चुनकर आए हैं। इसलिए आप उसका ख्याल रखिए। ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पणि: सब उल्टा-पुल्टा हो जाएगा। ...(व्यवधान)...

श्री नंदी येल्लैया: कुछ उल्टा-पुल्टा नहीं होगा। ...(व्यवधान)...

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Nandi Yellaiah, please don't react... (*Interruption*).. your time is getting exhausted.

श्री नंदी येल्लैया: मैं मंत्री जी से गुज़ारिश करुंगा कि मनोहराबाद से करीम नगर वाया सिद्धिपेट, जगतियाल आपने 70 किलोमीटर का नया रेलवे लाइन इंट्रोडयूज़ किया, उसके लिए आपको धन्यवाद। बैकवर्ड एरिया है, तेलंगाना है, तेलंगाना के अंदर आप देखें आजकल लोग क्या-क्या सोच रहे हैं - बैकवर्ड के बारे में सोच रहे हैं, गरीबी के बारे में सोच रहे हैं, शोषण के

बारे में सोच रहे हैं। इसलिए आपको फॉरवर्ड एरिया का नहीं, बल्कि बैकवर्ड एरिया का ख्याल रखना पड़ेगा, उसकी तरक्की का ख्याल रखना पड़ेगा।

इतना ही कहते हुए, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री रूद्रनारायण पणि: उपसभाध्यक्ष महोदय, आज के दैनिक हिन्दुस्तान में ...(**व्यवधान**)...

एक माननीय सदस्य: अखबार नहीं पढ़िए।

श्री रूद्रनारायण पणि: मैं अखबार नहीं पढ़ता हूं। मैं कभी यहां कुछ पढ़ता नहीं हूं, न कुछ क्वोट करता हूं, मैं जो बोलता हूं दिल से बोलता हूं और पूरे विस्तार से बोलता हूं। महोदय, यह विज्ञापन है - *''रेलवे की ब्यूटी ... हम सबकी ड्यूटी।''* हमारे मंत्री जी भी कुछ कम रोमांटिक नहीं हैं, मंत्री जी में भी एक खासियत है, वे विद्यार्थी आंदोलन से आए हैं। तो रेलवे की ब्यूटी, यानी पहले हम सफाई के बारे में देखेंगे। तो रेलवे में सफाई हो, क्योंकि अगर सफाई होगी तो बाहर के लोग कहेंगे कि हम हिन्दुस्तान गए थे और साफ हिन्दुस्तान को देखकर उनको उत्साह आएगा। फिर सेफ्टी की बात भी है। महोदय, जो पिछला बजट लाया गया था और उसमें जो घोषणाएं की गई थीं, उन घोषणाओं पर अमल नहीं हो रहा है, यह आपके सहयोगी दल, समाजवादी दल, के सांसद, श्री नन्द किशोर यादव, बोल रहे थे।

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश): मैंने बजट के बारे में पूछा था।

श्री रूद्रनारायण पणि: महोदय, मैं उनका समर्थन करते हुए बोल रहा हूं, नन्द किशोर जी, आप आश्वस्त रहें। आप बोले हैं और यहां तक कि शासक दल के लोग भी बोले हैं कि जो घोषणाएं हुई थीं 2005-2006 के बजट में, उन पर अभी तक अमल नहीं हुआ है, अत: उन पर अमल होना चाहिए। सफाई के बारे में हो या रेलवे सेफ्टी के बारे में, सब पर अमल होना चाहिए। अब सब लोग जहां पर मंत्री जी की प्रशंसा करते हैं कि अमुक-अमुक काम अच्छे हुए हैं, मैं भंडारी जी से इस बात पर कतई सहमत नहीं हूं कि जितने भी पुराने मंत्री थे, सभी का यह नारा था कि ''भाड़ा बढ़ाओ'', ऐसा नहीं है। भाड़ा कभी-कभी ही बढ़ता है। अब लालू जी ने अगर आज भी रेल भाड़ा नहीं बढ़ाया है तो यह एक सराहनीय बात है, यह प्रशंसा की बात है, लेकिन उसके साथ-साथ एक तथ्य यह भी है कि रेलवे की आय इतनी अधिक होती है, उसकी आमदनी इतनी होती है कि उससे आम लोगों को सभी सुविधाएं दिए जाने के पश्चात् भी रेलवे को फायदा ही होगा। देश को चलाने के लिए कहां से कितना धन इकट्ठा किया जाना है और किन माध्यमों से किया जाना है, यह तो फाइनांस मिनिस्टर या प्रधानमंत्री सोचेंगे कैबिनेट सोचेगी, लेकिन लालू जी जिस स्तर के नेता हैं, उसके हिसाब से यदि वे सभी काम पूरे करते हैं, सभी लोगों को एवं सभी पार्टियों को पूरी सुविधाएं देते हैं, उसके बावजूद भी रेलवे को लाभ ही होगा क्योंकि रेलवे स्वयं में लाभ देने वाला और आमदनी देने वाला एक बहुत बड़ा प्रतिष्ठान है।

मुझे आज भी स्मरण है कि जिस समय रेलवे का मूल बजट आया था, उस समय माननीय प्रमोद महाजन जी हमारे प्रथम वक्ता थे। वे बता रहे थे कि बहुत पहले रेलवे का अलग बजट नहीं होता था। आज अगर रेलवे का बजट अलग हो रहा है तो वह शायद इसीलिए हो रहा है कि लालू जी के स्तर के नेता रेल मंत्री बने हैं। यदि मान लिया जाए कि प्रधानमंत्री या वित्तमंत्री मूल सरकारी बजट के मुखिया हैं और साथ ही साथ आज सरकार भी मिलीजुली है, उनमें से बहुत ही उच्च स्तर के नेता श्री लालू जी आज रेल मंत्री बने हैं, शायद इसीलिए रेलवे का बजट आज अलग से होता है और उसकी गरिमा भी देश में प्रतिष्ठित होनी चाहिए।

(श्री उपसभापति महोदय पीठासीन हुए)

इसीलिए मैं कहना चाहता हूं कि हमारी तमाम पार्टियों एवं तमाम सांसदों की जो भी मांगें हैं और उनके साथ देश के जितने भी संगठन हैं, उन सभी लोगों की रेलवे से जो भी अपेक्षाएं हैं, आज इस समय का फायदा उठाते हुए मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करुंगा कि उनके कार्यकाल के अंदर ही वे इन सभी मांगों को पूरा करें। देश के हित में रेलवे का बहुत ही सम्मानजनक स्थान है। इसलिए वे रेलवे को ऐसा बनाएं ताकि पूरी दुनिया में और हर युग में लालू जी को याद किया जाए और उन्हें स्मरण रखा जाए कि एक रेल मंत्री ऐसे भी आए थे। अत: वे हर पार्टी की हर मांग को पूर्ण करें।

महोदय, मैं उड़ीसा से आता हूं और जो बजट फरवरी में लाया गया था, उसमें उन्होंने भुवनेश्वर-सम्बलपुर इंटरसिटी की एनाउन्समेंट की थी, लेकिन अभी तक उसके ऊपर कोई अमल नहीं हुआ है, कृपया वे उसके ऊपर ध्यान दें।

महोदय, गाड़ी नम्बर 8407 और 8408, हीराकुंड एक्सप्रेस, जो कि हज़रत निज़ामुद्दीन से चलती है और आजकल भुवनेश्वर तक जाती है, उसे बजट की घोषणा में विशाखापट्टनम तक बढ़ाए जाने के लिए कहा गया था, उसके ऊपर भी अभी तक अमल नहीं किया गया है। इसलिए उस पर भी अमल किया जाए। वह ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलती है, प्यारे लाल जी कहते हैं कि यदि वह सात दिन चले तो अधिक अच्छा होगा।

महोदय, इन सबके साथ ही लालू जी ने कुलियों के बारे में जिक्र किया और साथ ही साथ कुल्हड़ एवं खादी के बारे में भी वे बोले। इन सबके ऊपर भी अवश्य अमल किया जाना चाहिए। हम सभी लोग स्वदेशी भावनाओं के हैं, हम लोग भी गांधी जी की विचारधारा के हैं।

यहां पर मैं फिर से बताना चाहता हूं कि मैं उड़ीसा से आता हूं, वहां पर मयूरभंज एवं बालेश्वर नामक स्थान है, जहां पर साल का पत्ता पाया जाता है। यह स्थान झारखंड के साथ जुड़ा हुआ है। यदि उस साल के पत्ते का उपयोग करते हुए दोना बनाया जाए, जिसका उपयोग खाने-पीने की वस्तुओं का उपयोग करने वालों के द्वारा किया जा सकता है। ...(व्यवधान)

श्री उपसभापति: पणि जी, जरा जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री रुद्रनारायण पणि: महोदय, इस इस सभा में पहले जितनी मांगें की गई हैं, उन मांगों की ओर ध्यान दिया जाए। श्री दीपांकर दा भी आ गए हैं और उन्हें देखकर मुझे बहुत उत्साह प्राप्त होता है क्योंकि मैं भी मजदूर आन्दोलन से आता हूं और मजदूर आन्दोलन से आने वाले व्यक्ति के नाते ही मैं लालू जी से दरखास्त करूंगा कि मज़दूरों के दिल तक पहुंचने के लिए उनके जितने भी डिवीजन्स हैं, सैक्शन्स या यूनिट्स हैं, उनका हर एक जगह पर अच्छे ढंग से प्रतिनिधित्व हो ताकि यूनियनों का रिकॉग्निशन सही ढंग से हो सके। अगर गुप्त मतदान, सीक्रेट बैलेट के माध्यम से यूनियन्स का रिकॉग्निशन किया जा सकता है तो इसके बारे में अवश्य सोचा जाए। देश की आजादी से लेकर आज तक रेलवे में दो फेडरेशन्स हैं, एक है रेलवे मैन्स यूनियन और दूसरी है रेलवे मैन्स कांग्रेस, लेकिन मैं आपसे एक तीसरे फेडरेशन के बारे में कहता हूं। आजकल तो हर एक बात पर तीसरा, चौथा चालू हो गया है। एक भारतीय रेल मजदूर संघ है, यह एक बहुत बड़ा फेडरेशन है, जो वर्ष 1977 में प्रो॰ मधु दंडवते जी के समय में मान्यता प्राप्त नहीं कर पाया था, वर्ष 1989 में जॉर्ज फर्नांडिस साहब के समय में भी मान्यता प्राप्त नहीं कर पाया ...(समय की घंटी). श्री राम विलास पासवान जी के समय में भी मान्यता प्राप्त नही कर पाया और श्री नीतीश कुमार जी के समय में भी मान्यता प्राप्त नहीं कर पाया ...(व्यवधान)

श्री उपसभापति: आप समाप्त कीजिए।

श्री रुद्रनारायण पणि: आप बड़े नेता हैं, इसलिए आप कृपा करके उस भारतीय रेल मजदूर संघ को मान्यता दे दें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Sir, I would be very brief. I would like to draw the attention of hon. Minister to a few inconveniences faced by the people of North-East in general and Assam in particular. I would like to request the hon. Minister to see that immediate action is taken for introducing double track system in the North-East, in Assam, so that the people of North-East get benefited from this. Secondly, the Bogibill Construction Project should be taken up as a national project so that it will be completed in time. Thirdly, Sir, conversion of railway tracks from metre-gauge to broad-gauge has been very much slowed. Would the Railway Minister kindly see that these works are taken up at the earliest convenient time? Sir, conversion of broad-gauge line on Lumbdin-Badarpur sector has been taking long time. I would request the hon. Minister to look into this matter. Sir, there is a great problem at the Guwahati railway station. At present, loading and unloading of goods is done in the New Guwahati railway station, which is already in the centre

of the town and for which lot of inconvenience is being faced by the people and I know there is already a proposal that this should be shifted to Chandsari railway station which is away from the Greater Guwahati city. This shifting of goods head from Guwahati-Narangi, which is a part of the Guwahati city, may be immediately done. The Department of Railway is also facing inconvenience because of this, and at the same time, people of Guwahati city are also facing problems. I hope this will be solved very soon.

Then, Sir, as the hon. Minister knows, between Guwahati and Kamakhya railway stations, the distance is only 8-10 kilometres and there are abour 10 railway level crossings and there is no adequate arrangement for the safety of the people. I would request the hon. Railway Ministry to take necessary action so that there will be level crossing for the safety of the people between Kamakhya and Guwahati railway stations. As a safety measure, I would suggest that there should be over-bridge because it is within the city and if there is no over-bridge, it will be very unsafe for the people who cross this railway crossing. So, these are the important things towards which I have drawn the attention of the Railway Minister. I would specially request that the double track system and the construction work of Bogibill Railway-cum-Road Project on river *Brahmputra* should be completed at the earliest. This was taken up after the Assam Accord was arrived at between late Shri Rajiv Gandhi and All Assam Student Union. All the people of Assam are involved in this particular project and they will be very happy if our beloved Shri Lalu Prasadji takes personal interest in taking up this project. I have heard the statement that he is not very

4.00 P.M.

happy that the Planning Commission has released very small amount for this project this year. I would request that he may kindly use his good office so that more amount is released and the timely completion of this Bogibill Railway-cum-Road Bridge Project is taken up. Thank you, Sir.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI (Kerala): Thank you, Sir, for permitting me to take part in the discussion on The Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2005. Sir, we have a very good railway system and we have a very competent Railway Minister in the person of Mr. Lalu Prasadji. But, what I would like to request, through you, to him is that some more positive attention has to be paid towards the problems faced by the South, especially, the State of Kerala. Many times, when we are

trying to attract the attention of the Ministry, and Ministry after Ministry, towards the various problems faced by the people of Kerala, some of those problems are solved. But still, some more has to be done with regard to the railway necessities of the State of Kerala. Sir, there is a general feeling in the peole of Kerala that sanction of Railway Zone in favour of the State of Kerala is a very urgent thing that has to be done by the Government. That will be the only solution, or, the final solution, or, the ultimate solution for all the grievances that the people of Kerala have with regard to their railway journey. We don't know what is the obstacle in this regard. We have been raising this demand. So many times we had very good discussion with the hon. Railway Minister and with the State Minister. And, as per the arrangement made by the hon. Railway Minister himself, we had discussions with very senior officers. But still, our demand is pending. I would like to request, through you, to the hon. Railway Minister that the sanctioning of a Railway Zone in favour of Kerala cannot be delayed. That is a very urgent thing and that has to be done. Our other demand is, doubling of the railway line, which is a prerequisite and a very important condition for the development of the railway system in Kerala. With regard to electrification also, some more funds have to be allocated to the State of Kerala. Then only, the electification process can be completed. Sir, many of our stations are in a very bad shape. These stations are to be reformed. Many times our hon. Members from Kerala have raised our voice in this regard in this House and in the other House also for the betterment of railway stations. But still, some of the stations are in a very bad shape. Sir, there is a very bad experience. When some of our MPs sanctioned funds from our MPLAD Scheme for the betterment of stations in Kerala, the Railway authorities gave a very strange reply that they would do it themselves, they did not need the MPs fund. And, after denying that, they did not do anything. The condition still remains the same. I do not know what is the problem with the Railways in accepting the MPLAD fund for the development of the railway stations. They are denying the funds which have already been sanctioned and given by the MPs and sitting without doing anything. It is a very unfortunate situation. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to this state of affairs. And, Sir, some of the bogies which are there in vogue in Kerala are very old bogies which are not useful. We have requested the Government that these bogies should be changed. With regard to the railway over-bridges, in Malabar, which was a very big obstacle that the road passengers were facing, some of these over-bridges are already

completed. We are very much thankful to the hon. Railway Minister. Some over-bridges have to be constructed and some are in the process of construction. These kinds of works can be completed only by allocating more funds to Kerala. Very good declarations have been made in favour of Kerala. But, only by the implementation process, all that can be successful. That can be done within the time schedule only if the funds are available. The more important thing with the Railways with regard to State of Kerala is that there is delay in getting funds. Our hon. former Chief Minister and our hon. Member, Mr. A.K. Antony, who is present now in the House, since his time, we have been making all our efforts for the redressal of these grievances, for the solution of these problems. But, the main problem is, we would like to request the hon. Railway Minister, we must get the necessary funds. Only by getting enough funds, we will be able to complete the construction works and the reforms that are needed. (*Time-bell*). Sir, I would like to make only two more suggestions and then I will conclude. One very big request is pending with the Ministry of Railways. It is regarding a train from Bangalore to Kerala. Sir, it is from your own city. That is the very nearest city to Kerala. Many buses ply between Bangalore and Calicut every night, but there is no train. (*Interruptions*). That is not every day. Passengers are facing problems. (*Interruptions*) it is biweekly. How can passengers be accommodated in a biweekly train; it is not convenient. I request all the Ministers of the Railways to ply this train at least twice or thrice a week. Even if it is plied daily, it will be profitable for the Railways. This can be judged by looking into the fact that so many buses are plying between Bangalore and Calicut. All the buses go full. That means there is a very great demand from passengers. This request is pending before the Railway Ministry. Our passengers from Chennai to Kerala have certain problems which Government must solve.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Finally, Sir, I raised this problem of use of liquor in the trains several times in the House. Though it is banned, during night and even at daytime, especially in A.C. bogeys, some people consume it. It creates very big problems for the passengers, especially for the passengers who travel along with their families. Some of these people create havoc in the bogeys; they quarrel with passengers

and very obscene kinds of scenes are created by these drunkards in the bogeys. I have requested it many times in the House, but I don't know why it was not taken up seriously. Sometimes we go to the TTEs to complain, but some TTEs also drink sometimes. तबियत उनकी भी उदास हो जाती है। That is the problem when we approach them. Sir, this kind of problem has to be tackled seriously by the Ministry of Railways. I request the hon. Railway Minister to put an end to this unfortunate situation. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The time allocated to the parties is over, except the Congress Party. The Congress Party is left with only ten minutes.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (Kerala): Sir, I asked.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have asked, but I am telling you that your party's time is over.

Time allocation to various political parties is decided by the Business Advisory Committee. That time is over. If you want to get accommodated, I request the hon. Members to be pointed and take only one or two minutes. That I can provide. Otherwise, it is not possible.

SHRIMATI SYEDA ANWARA TAIMUR (Assam): Mr. Deputy Chairman, Sir, at the outset, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants for the Railways. The Railways are the lifeline of the nation. It is the only organization, which interconnects the country, whether it is the North, the South, the East or the West.

After the UPA Government came to power, we have a dynamic Minister, Shri Lalu Prasadji for the Railways. But, Sir, I am very sorry to say that out of 58 schemes, no scheme includes Assam. Sir, Assam is the Gateway of the North-East. We have been repeatedly asking for the conversion of meter gauge lines to broad gauge lines. My colleague, Mr. Condpan, has already talked about it. There is too much rush at the Guwahati Railway Station for reservation. A separate reservation counter exclusively for ladies may be opened just like the rest of the big cities of the country have. There is only one train, which goes from Guwahati to Mumbai. We have a large number of cancer patients who travel by train to Mumbai. It is very inconvenient for them. So, I request the hon. Minister of Railways to ply it three or four times in a week from Guwahati to Mumbai.

Now, another important thing is that there is a Railway Consultative Committee, which was constituted in the year 2004. But it does not sit regularly, and no meeting was held for the last one-and-a-half years. The hon. Railway Minister in his last Railway Budget gave an assurance that a sleeper factory would be started in Assam. But till now, no action has been initiated. In Assam alone, we have a large number of unemployed youth, and there is an insurgency also. From that point of view, this factory is very much needed, and if the Ministry starts this sleeper factory, at least, some of the unemployed youth could be engaged in this factory. I now earnestly request the hon. Minister to pay special attention towards the sleeper factory.

Sir, regarding the Bogibill Mega Project, a reference to which was made by my hon. colleague, the work on which has already started, should be declared as a national project. Near the Golokang Railway Bridge, there is a demand for construction of a footpath. It should be done at the earliest possible. It is a long pending issue. A new railway line is being constructed between Moinaguri to Jhugigopa in Assam. Its work is very slow, only a small part of the railway line work has been completed. Now, may I request the hon. Railway Minister to give more attention to this railway line so that the work is completed in time? A target date should be fixed for completion of the line.

Now, I would like to say that the Rajdhani Express train is hygienic and clean, but in respect of the other Express Trains, like the North East and the Brahamaputra etc., the toilets are very dirty, and at many stations, even water is also not available. Pure drinking water bottles are being supplied in all Rajdhani and Shatabadi trains. But in other express trains, water bottles should be provided to all the passengers.

The hon. Minister has taken a unique step recently. He has reduced one rupee in fare for the benefit of the poor people. Really, it was a welcome step for which he will be remembered for ever.

At the railway crossings, a double line is very much needed. Due to lack fo double line at the crossings, accidents may take place. Now, we have seen that big accidents have taken place recently in Andhra Pradesh and Bihar. It is very unfortunate. To avoid accidents, precautions should be taken so that accidents do not take place. In developed countries,

with the help of sophisticated technology, they are able to control accidents, and very rarely, such unfortunate incidents occur in the developed countries. It is all because of computerization and use of sophisticated technology. I, therefore, request the hon. Minister to take utmost care in controlling accidents, whether it is relating to human error or machine error.

Lastly, I would like to submit that I have already spoken about Assam. The North-Eastern region requires special attention with regard to recruitment. As far as the question of recruitment in the Railways is concerned, the percentage of recruitment from the North-Eastern region is very low. In this regard, we met the hon. Railway Minister several times, and requested him to recruit more people from the North-Eastern region, but he has said that the Railway Recruitment Board would do it. As the Recruitment Board is not doing justice to the local candidates, may I request the hon. Minister to pay special attention to this issue and give instructions to the Railway officials to give preference to the local candidates of the North-Eastern region in the recruitment because, there is a great resentment among the unemployed youth regarding the problem of unemployment. I hope, the hon. Minister will give necessary instructions in this respect for the development of the Railways in the North-Eastern region. With these words, I support the Appropriation (Railways) No. 5, Bill, 2005.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, I will be very brief. I fully support the Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2005 and I take this opportunity to appreciate the good performance of the Indian Railways, under the dynamic leadership of Shri Lalu Prasadji. Sir, it is a matter of pleasure for this House to authorize and appropriate more sums from the Consolidated Fund of India because the Indian Railways is catering to the need of the common people of this country. Safety-wise as well as cost-wise, rail journey is advisable nowadays because the national highways or the State highways, or whatever it may be, have become human killers in the country. When we compare the accidents on the national highways with the railways accidents, the number of railway accidents is very less. So, safety-wise, rail journey is more advisable. Cost-wise also, the rail journey is 30 to 40 per cent cheaper than the road journey. The Indian Railways requires more financial assistance or more budgetary support from the Government of India. For that, I request the hon. Prime Minister as well

as the Government of India to release more sums of money from the Consolidated Fund of India to the Railway Ministry to cater to the needs of the common people. This is the general point I would like to make before this House. Sir, I also take this opportunity to congratulate the hon. Railway Minister and the Railway Ministry, as a whole, on having a good performance during the last one-and-a-half years. Sir, this is a pre-budget discussion also. Though it is a discussion on the Appropriation (Railways) Bill, it is a pre-Budget discussion. A lot of suggestions which can be incorporated in the coming Budget have already been made in the House.

Sir, I would like to make two or three points in respect of my State, Kerala. They have already been made here. One is concerning an exclusive railway zone for the State of Kerala. It is a long-pending demand of the State of Kerala. It was rightly mentioned that when Shri A.K. Antony was the Chief Minister of Kerala, it was made at that time. It is a long-pending demand. It has been made before all the Governments, the previous Government as well as the present Government. It is a genuine demand of the people of my State that let us have an exclusive railway zone, and let the Salem Division—it is going to be agreed that Salem is a territorial area which belongs to the State of Tamil Nadu, for which they are making a claim—be taken by them. But, at the same time, an exclusive railway zone should be permitted for the State of Kerala. This is the first point.

Sir, the second point is concerning new trains. It is also a fact that—you are well aware of heavy rail traffic from Bangalore to Cochin or from Bangalore to Trivandrum, and I also know this,—on the first day when the reservation opens, hundreds of seats are there on the waiting list; hundreds and thousands of students, especially the girl students have to go to Bangalore for their studies and have to come back during the festive season or during their vacations. It is very difficult for them to get their seats reserved. They have to travel in the ordinary coaches. It is very difficult for hundreds of girl students to travel from Bangalore to Cochin and Bangalore to Trivandrum. There is a high density traffic, and there is always a waiting list on the first day itself. So, due priority should be given to this in the next Railway Budget so that we can have one more daily express train from Bangalore to Cochin or from Bangalore to Trivandrum. That is the necessity of the State. Similarly, from Mumbai to Trivandrum

or from Mumbai to Cochin, the same situation exists. If the Railway authorities go through the reservation chart of the last one year, it will be clear to them, it will be a convincing point that from Mumbai, whether it is from Dadar or Kurla, or whichever place it is, we are seeking these two daily trains.

The next one is concerning the introduction of new trains. I would like to make a proposal for starting a new train from Chenganoor-Adoor-Kottarakkara to the State Capital, Trivandrum. A survey is required for starting a new train from Chenganoor-Adoor-Kottarakkara to Trivandrum. And, if possible, a survey for having new lines from Karakulam-Kottarakkara is to be made. This proposal should be taken into consideration at the time of the next Railway Budget.

Sir, the last suggestion which I would like to make is this. In a high density population State like Kerala, in-between two destinations, we require either diesel multiple units or electrical multiple units so that hundreds of passengers car be accommodated, the road traffic can be reduced, and the people can save a lot. Therefore, the proposal of TMU and EMU in-between Trivandrum and Karakulam, and also from Ernakulam to Calicut, should also be taken into consideration in the coming Railway Budget. With these words, I once again congratulate him. Thank you, Sir.

श्री मोती लाल वोरा (छत्तीसगढ़): माननीय उपसभापति जी, मैं विनियोग संख्यांक 5 विधेयक, 2005 का समर्थन करता हूं। इसमें कोई शक नहीं है कि रेल मंत्री के रूप में लालू प्रसाद जी ने इस 16 महीने के कार्यकाल में जो कहा, उसमें से अधिकांश बातों को पूरा किया। रेलवे में सुधार हुआ और लोगों को लगने लगा कि सुधार की प्रक्रिया प्रारंभ हुई है। महोदय, इस बारे में एक ही उदाहरण देना पर्याप्त होगा कि रेल दुर्घटनाओं की संख्या में जो लगातार बढ़ोतरी हो रही थी, उस में कमी आई है।

माननीय उपसभापति महोदय, मैंने आप से केवल दो मिनट का समय इसलिए लिया है कि छत्तीसगढ़ राज्य को बने 5 साल हो गए हैं और इस राज्य के बनने के बाद जब लालू जी रेल मंत्री बने थे तो मैं और मोहसिना किदवई जो उन से मिलने गए थे और कहा था कि राजहरा से जगदलपुर रेल लाइन पिछले अनेक वर्षों से ठंडे बस्ते में पड़ी है। उस समय उन्होंने विश्वास दिलाया था और कुछ सुझाव भी दिए थे। एक बात तो यह है। दूसरे, रायपुर से धमतरी छोटी लाइन चलती है जोकि narrow gauge की लाइन है जिसमें चलते-चलते आदमी उतरकर बकरी के लिए पत्ते भी तोड़ लेता है और फिर चढ़ जाता है। इसलिए मैं लालू जी का ध्यान आकर्षित करना

चाहूंगा कि रायपुर से धमतरी की जो छोटी लाइन है, उसे बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का प्रयास करें।

माननीय उपसभापति महोदय, अभी एक मिनट और बचा है और उस में मैं यह कहना चाहूंगा कि छत्तीसगढ़ में रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्यालय नहीं है। महोदय, वहां दो करोड़ की आबादी है और बस्तर देश का सब से बड़ा जिला है। आप देखें रायपुर से बस्तर की दूरी 300 किलोमीटर है, रायपुर से रायगढ़ की दूरी 250 किलोमीटर है और रायपुर से सरगुजा की दूरी 300 किलोमीटर है, लेकिन रेलवे भर्ती बोर्ड के न होने से छत्तीसगढ़ के उस हर व्यक्ति को जिस के नाम से कभी नौकरी की सूचना आती है, उसे भोपाल जाना पड़ता है। तो उसे बहुत कठिनाई होती है। महोदय, मैंने लालू प्रसाद जी से आज ही सुबह कहा है कि यह मांग बहुत जायज है और रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्यालय बिलासपुर में होना चाहिए। बिलासपुर में होने का तात्पर्य यह होगा कि छत्तीसगढ़ के लोगों को उस का सीधा-सीधा लाभ मिलेगा। महोदय, एक आखिरी बात यह थी कि खैरागढ़ से जबलपुर लाइन के सर्वे के बारे में मंत्री जी आप ने बजट में पिछली बार भी प्रस्ताव रखा था और इस बार भी रखा है। इस बार मुझे उम्मीद है कि जब आप का जनरल बजट आएगा तो खैरागढ़ से जबलपुर वाया कवर्धा होते हुए रेल लाइन का प्रस्ताव मंजूर होगा।

महोदय, दुर्घटनाएं बहुत होती हैं, लेकिन जिस व्यक्ति ने दुर्घटना रोकी और उस व्यक्ति को स्टेशन मास्टर ने सर्टिफिकेट भी दिया। महोदय, अगर उस व्यक्ति ने नहीं देखा होता कि फिश प्लेट्स निकली पड़ी हैं, तो भयंकर दुर्घटना हो सकती थी। उस के बाद सालभर से वह व्यक्ति रेल मंत्रालय को लिख रहा है। माननीय उपसभापति महोदय, उस व्यक्ति ने देखा कि रेल की पांतों से उस के फिश प्लेट्स निकले पड़े हैं, तब उस व्यक्ति ने अपने कपड़े से रेलगाड़ी को रोका। उसे सर्टिफिकेट दिया गया और कहा गया कि तुम को नौकरी मिलेगी और एक लाख रुपया दिया जाएगा। लेकिन सालभर से वह गरीब आदमी चक्कर काट रहा है। लालू जी, मैं आप का ध्यान इस विषय में इसलिए आकर्षित कर रहा हूं ताकि जो पत्र मैंने आपके रेल मंत्रालय को लिखे हैं, उन पर रेल मंत्रालय के अधिकारी ध्यान दें अन्यथा आप सोचें कितनी बड़ी दुर्घटना हो गयी होती। मैं अपनी बात को यहीं समाप्त करता हूं।

महोदय, मैंने 4 बातें कहीं हैं, मुझे उम्मीद है कि लालू प्रसाद जी उन पर ध्यान देंगे और रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्यालय बिलासपुर में खोलेंगे।

श्री उपसभापति: प्रो॰ रामबख्श सिंह वर्मा। आप अपनी मांगें एक-दो मिनट में कह दीजिए क्योंकि रेलवे पर बहुत कुछ कहा जा चुका है। आप एक-दो मिनट में समाप्त कर दीजिए कि कौनसी लाइन होनी चाहिए और कौनसी ट्रेन होनी चाहिए।

प्रो॰ रामबख्श सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश): आपकी आज्ञा शिरोधार्य है, माननीय उपसभापति जी।

उपसभापति जी, मेरा पहला बिन्दु यह है कि पिछले 9 वर्षों से नॉर्थ-ईस्टर्न रेलवे में कानपुर से लेकर मथुरा के बीच जो मीटर गेज़ की रेलवे लाइन थी, उसके आमान-परिवर्तन का काम हो रहा था, लेकिन जब से माननीय लालू जी रेल मंत्री बने हैं, तब से इस रेलवे लाइन के कन्वर्जन के काम ने गति पकड़ी है और शायद अगले 2 माह में यह परिवर्तन पूरा हो जाएगा।

मैं सबसे पहले अपनी तरफ से और अपने क्षेत्र की तरफ से माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूं। लेकिन आमान-परिवर्तन के बाद वहां कुछ कठिनाइयां भी पैदा हो जाएंगी। इस रेलवे लाइन पर अभी तक 10 जोड़ी ट्रेन्स चलती थी, लेकिन परिवर्तन के बाद इस पर केवल 6 जोड़ी ट्रेन्स ही चलेंगी, 4 जोड़ी ट्रेन्स कम हो जाएंगी। इसलिए उस क्षेत्र के यात्रियों को, वहां के लोगों को कठिनाई होगी। प्रार्थना है इस पर पूर्ववत् 10 जोड़ी ट्रेन्स चलायी जाएं, जिससे वहां के यात्रियों को ठीक से अकोमोडेट किया जा सके।

माननीय महोदय, पहले जो ट्रेन्स चलती थी, उनमें जितनी भी एक्सप्रेस ट्रेन्स थीं, वे गुरसहायगंज रेलवे स्टेशन पर रुका करती थीं, लेकिन जो नया टाईम-टेबल बनाकर दिया गया है, उसमें गुरसहायगंज स्टेशन पर किसी भी एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव नहीं दर्शाया गया है। अब कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन गुरसहायगंज में नहीं रुकेगी। गुरसहायगंज कन्नौज जिले का सबसे बड़ा इंडस्ट्रियल और व्यापारिक शहर है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि जैसे पहले एक्सप्रेस ट्रेन्स गुरसहायगंज में रुकती थीं, उसी तरह से गुरसहायगंज में रोके जाने की व्यवस्था की जाए।

मान्यवर, मेरा अगला बिन्दु यह है कि इसी रेलवे लाइन पर एक कमालगंज स्टेशन है। आमान-परिवर्तन से पहले इस स्टेशन से लदान हुआ करता था, लेकिन आमान-परिवर्तन के बाद व्यवस्था ऐसी की गई कि अब यहां से लदान नहीं होगा,. लदान कहीं और से होगा। इससे इस कस्बे के व्यापारियों को नुकसान होगा। इसलिए प्रार्थना है कि कमालगंज स्टेशन पर लदान वाली व्यवस्था पूर्ववत् जारी रहनी चाहिए।

मान्यवर, मेरा अगला बिन्दु है कि जसोदा और गुरसहायगंज स्टेशन के बीच की रेलवे लाईन और जी०टी० रोड, ये पैरेलेल रन करती हैं। जसोदा और गुरसहायगंज स्टेशन के बीच ... (समय की घंटी)... इस लाईन के दक्षिण की तरफ एक गांव हजरतपुर है। 4-6 गांव और भी हैं। मैं समझता हूं कि यहां के लोग लगभग 50 वर्षों से एक रेलवे क्रॉसिंग की मांग कर रहे हैं, लेकिन रेलवे क्रॉसिंग अभी तक नहीं बनी। उन्होंने सन् 1975 में रुपए भी जमा किए थे, लेकिन कोई कार्रवाई नहीं हुई है। अमान-परिवर्तन हो रहा है, तो मेरी पुन: प्रार्थना है कि यहां पर एक रेलवे क्रॉसिंग हजरतपुर गांव के सामने स्थापित कर दिया जाए।

मान्यवर, मेरी अन्तिम प्रार्थना यह है कि झारखंड प्रांत में रांची से करीब 45-50 किलोमीटर दूर एक स्टेशन है-गोविन्दपुर रोड। यह अच्छा कस्बा है, व्यापारिक कस्बा है और इसका जो हिंटर

लैंड है, इसके आस पास के एरिया में कम-से-कम 5-10 लाख लोग रहते हैं। इस गोविन्दपुर रोड स्टेशन पर कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन नहीं रुकती है। मेरी मांग यह है कि एलेप्पी से लेकर धनबाद तक जानेवाली जो धनबाद-एलेप्पी एक्सप्रेस है, उसका ठहराव उस स्टेशन पर कर दिया जाए।

माननीय मंत्री जी, मेरी विशेष प्रार्थना यह है कि मैंने आपको बधाई दी है और आपने जो 200 करोड़ और 66 हजार रुपए की मांग की है, उसे भी देने की मैं सिफारिश करता हूं। मेरी प्रार्थना है कि आप मेरी बात पर थोड़ा ध्यान दे लें। हजरतपुर गांव के सामने मानव क्रॉसिंग, रेलवे क्रॉसिंग ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप जितना वक्त लिए थे, अब उससे ज्यादा बात कर रहे हैं। ...(व्यवधान)...

प्रो॰ रामबख्श सिंह वर्मा: यह मैं गांव की बात कर रहा हूं। You are the champion of farmers and villagers. That is why I am requesting you, Sir ...*(Interruptions)*...

श्री उपसभापति: हो गया, हो गया। थैंक यू। ...(व्यवधान)... दो मिनट में बोलना चाहिए। ...(व्यवधान)... श्रीमती जमना देवी बारूपाल।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल (राजस्थान): उपसभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: अब सिर्फ स्टेशन और रेल ट्रैक, इतना ही कहिए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: महोदय, सर्वप्रथम मैं यू॰पी॰ए॰ सरकार का और लालू जी का धन्याद करूंगी और अभिवादन करूंगी कि इन्होंने छोटी लाईन को परिवर्तित कर बड़ी लाईन में बदल दिया है। लेकिन बड़ी लाईन शुरु करते ही हमारे बीकानेर से 4 गाड़ियां चलती थीं, वे बन्द हो गईं और अब हमारे बीकानेर वालों को दिल्ली आने में बहुत परेशानी होती है। मैं तो इस Saturday और Sunday को अपनी 100 वर्ष की मां से मिलने भी नहीं जा सकी। मैं लालू जी से आग्रह करुंगी कि बीकानेर से दिल्ली तक एक सीधी गाड़ी चलाकर हमें थोड़ी सुविधा दें, बीकानेर वालों को सुविधा दें। बीकानेर के जो लोग हैं, वे दूर दूर तक बंगाल, उड़ीसा और पटना वगैरह तक जाते हैं। आज उनका सारा बिजनेस समाप्त हो रहा है। इसलिए आप हमारी सुविधा के अनुसार सीधी गाड़ियां चलाकर हमें अनुगृहीत करें।

उपसभापति जी, असम-अवध एक गाड़ी बीकानेर भटिंडा होकर चलाई है, उसका समय अनुकूल न होने से हमें बहुत पेरशानी होती है। इसका जाने का समय जो है, यह सराय-रोहिला से शाम 4.00 बजे जाती है, उस वक्त हाऊस भी चला होता है और अगर मान लो कोई सरकार का अच्छा मुद्दा होता है तो उसमें हम हाथ उठाने से भी वंचित रह जाते हैं। मैं आपसे अनुरोध करूंगी कि लोगों की सुविधा को मद्देनजर रखते हुए इस गाड़ी को शाम 7 और 8 बजे के बीच चलाया जाए, तो बहुत बढ़िया रहेगा।

उपसभापति जी, दूसरी एक छोटी सी मेरी बात है, वह यह है कि मैंने बीकानेर के बारे में कई बार आपसे आग्रह किया है कि आजादी के बाद हमारा बीकानेर जो है, औद्योगिक दृष्टि से बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। इसको मद्देनजर रखते हुए बीकानेर के वर्कशॉप का विस्तार करेंगे, तो हम धन्य हो जाएंगे। तीसरी छोटी सी बात यह है कि खाजीवाला एरिया, जो बोर्डर एरिया है, वहां सीमा पर भी लोग पड़े रहते हैं और युद्ध की संभावनाएं कभी-कभी बनी रहती हैं। खाजीवाला से कोलायत तक सर्वे कराने का आश्वासन तो मुझे मिला है, आग्रह है कि यहां सर्वे कराकर गाड़ी चलाई जाए। मैं सोचती हूं कि यह बीकानेर के लोगों के लिए और सीमा क्षेत्र में रहने वाले लोगों के लिए बहुत उपयोगी होगा। अगर धन की कमी पड़ेगी, तो डिफेन्स डिपार्टमेंट से आप ले सकते हैं। एक छोटा सा आग्रह और करूंगी कि मेरे पिता जी 25 साल गंगानगर-हनुमानगढ़ से एम॰पी॰ रहे हैं। लोग हमें कहते हैं कि अब कुछ हमारी तकलीफें हैं, जो तू वहां जाकर बोलती नहीं है। मैंने उनको आश्वासन दिया, उत्तर-पश्चिम जी॰एम॰ साहब से भी आग्रह किया, लालू प्रसाद जी से भी आग्रह किया कि हनुमानगढ़ के पास में एक मक्कासर गांव है, जहां से भट्टों की ईंटें 15 गांवों की, उस लाइन के आर-पार जाती हैं। वहां पर आज से 35 साल पहले तीस हजार से ज्यादा मुआवजे की राशि भी गांव वालों ने जमा करवा दी, लेकिन वहां एक फाटक बनाने का अभी तक कुछ नहीं हो रहा।

श्री उपसभापति: अब आप समाप्त कीजिए ...(**व्यवधान**)... सब अच्छा बोल रहे हैं, लेकिन समय नहीं है।

श्रीमती जमना देवी बारपाल: सर, आप मुझे बोलने दीजिए। ...(व्यवधान)... विघ्न पैदा मत करिए, लिंक टूट जाता है। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: प्लीज, सब बहुत अच्छा बोलते हैं, मगर बहुत बोलने वाले हैं।

श्रीमती जमना देवी बारपाल: सर, आप मुझे एक आश्वासन दे दें, क्या यहां भी कोई दलित समझा जाता है? ...(**व्यवधान**)... मुझे इस बात का उत्तर दीजिए। मैं एक महिला हूं और दलित वर्ग से आती हूं। मेरी भावनाओं को उजागर करने के लिए मुझे सबसे लास्ट में मौका दिया जाता है और जब मैं बोलती हूं तो बैठ जा, बैठ जा,। मैं तो बैठ जाऊंगी, मगर काम कर दीजिए, मुझे बोलने की कोई इच्छा नहीं है।

श्री उपसभापति: अच्छा, आप ऐसा कीजिए। ...(**व्यवधान**)... आप थोड़ा नेक्स्ट बजट के लिए रखिए। ...(व्यवधान)...

श्रीमती जमना देवी बारपाल: सर, आखिर में एक छोटी सी बात कहूंगी कि जो विकलांग हैं या मृतक के आश्रित हैं, उनका जो आरक्षित कोटा है, उनको जल्दी से भरा जाए, तो बेहतरीन होगा। मैं ज्यादा न बोलकर इतना ही आग्रह करूंगी कि मैंने लालू जी से रक्षा हेतु इस बार उन्हें

राखी बांध कर के यह आग्रह किया था कि आप मेरी हर विपदा में साथ देंगे, हरेक विकास के काम में साथ देंगे, मुझे धन की इच्छा नहीं है, लेकिन मेरे विकास के जो काम हैं, जो लंबित पड़े हैं उनको आगे सुचारू ढंग से तैयार करके मेरी मदद करेंगे। यह बहन का एक रिश्ता ऐसा पवित्र रिश्ता होता है, जो भाई घर से पैसा लगाकर के अपनी आन और बान को निभाने को तत्पर रहते हैं। बस इतना ही बोलूंगी।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, बहुत बहुत धन्यवाद।

श्री अबू आसिम आज़मी (उत्तर प्रदेश): सर, आपका शुक्रिया कि आपने मुझे The Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2005 पर बोलने का मौका दिया।

सर, मैं यू०पी० का रहने वाला हूं लेकिन मुम्बई में रहता हूं, इसलिए दो जगहों के बारे में मुझे आपसे बात करनी है। सर, मुम्बई का ट्रैफिक इतना बढ़ता जा रहा है, मैं माननीय लालू जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि मुम्बई में ट्रैफिक की हालत इतनी खराब होती जा रही है कि अगर 10-20 किलोमीटर आपको मुम्बई शहर में कहीं जाना है तो चार घंटे में पहुंचेगे, छः घंटे में पहुंचेंगे या नहीं पहुंचेंगे, कोई भरोसा नहीं है। रेलवे ही एक उम्मीद की किरण रह गई है, लोकल ट्रेन का सिस्टम मुम्बई में बहुत अच्छा है। स्टेशन पर खड़े हो जाएं तो दो-पांच मिनट में ट्रेन मिल जाती है, परन्तु उसमें थोड़े सुधार की जरूरत है क्योंकि उसमें बैठना बड़ा मुश्किल है। अगर एक आदमी बड़ी मेहनत से बैठ जाए तो जब वह उतरेगा तब उसके कपड़े बचेंगे या नहीं, यह उसको मालूम नहीं है, हालत इतनी खराब है। मैं सिर्फ एक चीज कहना चाहता हूं और पिछले कुछ दिनों से मुम्बई में एक आंदोलन भी चल रहा है कि जिस तरह से लेडीज़ के लिए ट्रेनों में डिब्बा रिज़र्व होता है, उसी तरह से स्टूडेंट्स मांग कर रहे हैं कि हमारे लिए भी डिब्बा रिज़र्व कर दिया जाए। आप कृपया इस पर थोड़ा गौर करें और जो बच्चे पढ़ते हैं, उनके लिए डिब्बा रिज़र्व कर दिया जाए, ऐक्सिडेंट बढ़ते जा रहे हैं। इसलिए रेलवे में जिस तरह से लेडीज़ के लिए डिब्बा रिज़र्व है, उसी तरह से स्टूडेंट्स के लिए भी डिब्बा रिज़र्व कराने के लिए मैं लालू जी से गुज़ारिश करूंगा कि वे इस बारे में कुछ करें। हमारे साथियों ने - नन्द किशोर यादव जी ने, आज़मगढ़ के हमारे दूसरे सांसद, श्री गांधी आज़ाद साहब ने - जो कुछ कहा, मैं उससे बिल्कुल सहमत हूं और वही बात मैं कहनी चाहता हूं कि मैं जब से हाऊस में आया हूं, तीन बार इस पर बोल चुका हूं, स्पेशल मेंशन दे चुका हूं और मंत्री जी से जाकर मिल भी चुका हूं और उसके बाद तीन-चार लैटर भी भेज चुका हूं, सबका जवाब आ चुका है। आज जब सुबह उनसे बात हुई कि आज बोलना है तो बोले कि तुम वही मत बोलना, जो पहले बोलते आए हो। मैंने कहा कि फिर क्या बोलूं क्योंकि डिमांड पूरी नहीं हुई।

श्री उपसभापतिः कोशिश करते रहिए, कभी न कभी कामयाब हो जाएंगे।

श्री अबू आसिम आज़मी: मुझे आज खुशी है, आज मैंने देखा कि लालू जी का चेहरा बहुत अच्छा लग रहा है। आज वे बहुत खुश थे, उन्होंने कहा कि आप बिल्कुल चिंता मत करो, हम आज बिल्कुल डिमांड पूरी कर देंगे। मैंने फोन भी कर दिया है आज़मगढ़ में। मुम्बई में कहा कि देखते रहो, अभी बोलने वाले हैं लालू जी आज। आज आश्वासन दिया है, मेरे पास तीन आदमी आकर ठहरे हैं आज़मगढ़ से, मेरे घर में। दो-तीन मांगें खाली आजमगढ़ की हैं, अगर पूरी हो जाएं तो काम हो जाए। एक, कैफियात ट्रेन, जो आज़मगढ़ से निकलती है, इन्होंने भी बोला है, मैं भी बोल रहा हूं, 5:00 बजे शाम को आजमगढ़ से नई दिल्ली के लिए, यह नई दिल्ली से जब जाती है तो शाम को 6:00 बजे शुरू कर दी जाए। आजमगढ़ से लगा हुआ एक कस्बा है सरायमीर, जहां के हजारों-हजार लोग फॉरेन में नौकरी करते हैं, मुम्बई में नौकरी करते हैं, लेकिन वहां का स्टेशन इतना छोटा है, इतना नीचा है कि अगर कोई आता है तो उसको स्टूल से नीचे उतारना पड़ता है। यह हालत है उस स्टेशन की। उस स्टेशन की ऊंचाई बढ़ा दी जाए। आज़मगढ़-गोरखपुर रोड पर आजमगढ़ शहर से बाहर एक छोटी सी जगह बेलइसा है। इस क्रॉसिंग पर रोजाना बुरी तरह से जाम लग जाता है। इस क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज बना दिया जाए। आखिर में दो बातें, मेरा निवेदन है कि मुम्बई से आज़मगढ़ के लिए और दिल्ली से आज़मगढ़ के लिए ट्रेन चला दी जाए। मैं जय-जयकार करूंगा लालू जी की। बहुत-बहुत शुक्रिया।

+[شری ابو عاصم اعظمی ''اتر پردیش'' : سر، آپ کا شکریہ کہ آپ نے مجھے The Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2005 پر بولنے کا موقع دیا۔

سر، میں یو. پی. کا رہنے والا ہوں لیکن ممبئی میں رہتا ہوں۔ اس لئے دو جگہوں کے بارے میں مجھے آپ سے بات کرنی ہے۔ سر، ممبئی کا ٹریفک اتنا بڑھتا جا رہا ہے میں مانتے لالو جی کا دھیان ادھر آکر شت کرنا چاہتا ہوں کہ ممبئی میں ٹریفک کی حالت اتنی خراب ہوتی جا رہی ہے کہ اگر دس، بیس کلومیٹر آپ کو ممبئی شہر میں کہیں جانا ہے تو چار گھنٹے میں پہنچیں گے، چھ گھنٹے میں پہنچیں گے یا نہیں پہنچیں گے، کوئی بھروسہ نہیں ہے۔ ریلوے کی ایک امید کی کرن رہ گئی ہے، لوکل ٹرین کا سسٹم ممبئی میں بہت اچھا ہے۔ اسٹیشن پر کھڑے ہو جائیں تو دو۔ پانچ منٹ میں ٹرین مل جاتی ہے، لیکن اس میں تھوڑے سدھار کی ضرورت ہے کیوں کہ اس میں بیٹھنا بڑا مشکل ہے۔ اگر ایک آدمی بڑی محنت سے بیٹھ جائے اور جب وہ اترے گا تب

[ ] Transliteration in Urdu Script.

اس کے کپڑے بچیں گے یا نہیں یہ اس کو معلوم نہیں ہے، حالت اتنی خراب ہے۔ میں صرف ایک چیز کہنا چاہتا ہوں اور پچھلے کچھ دنوں سے ممبئی میں ایک آندولن بھی چل رہا ہے کہ جس طرح سے لیڈیز کے لئے ٹرینوں میں ڈبہ رزرو ہوتا ہے اسی طرح سے اسٹوڈینٹس مانگ کر رہے ہیں کہ ہمارے لئے بھی ڈبہ رزرو کر دیا جائے۔ آپ کرپیہ اس پر تھوڑا غور کریں اور جو بچے پڑھتے ہیں ان کے لئے ڈبہ رزرو کر دیا جائے۔ ایکسی ڈینٹ بڑھتے جا رہے ہیں اس لئے ریلوے میں جس طرح سے لیڈیز کے لئے ڈبہ رزرو ہے اسی طرح اسٹوڈینٹ کے لئے بھی ڈبہ رزرو کرانے کے لئے میں لالو جی سے گزارش کروں گا کہ وہ اس بارے میں کچھ کریں۔

ہمارے ساتھیوں نے نند کشور یادو جی نے، اعظم گڑھ کے ہمارے دوسرے سانسد شری گاندھی آزاد صاحب نے، جو کچھ کہا میں اس سے بالکل سہمت ہوں اور وہی بات میں کہنا چاہتا ہوں کہ میں جب سے ہاؤس میں آیا ہوں تین بار اس پر بول چکا ہوں، اسپیشل مینشن دے چکا ہوں اور منتری جی سے جا کر مل بھی چکا ہوں اور اس کے بعد تین، چار لیٹر بھی بھیج چکا ہوں۔ سب کا جواب آ چکا ہے۔ آج جب صبح ان سے بات ہوئی کہ آج بولنا ہے تو بولے کہ تم وہی مت بولنا جو پہلے بولتے آئے ہو' میں نے کہا کہ پھر کیا بولوں؟ کیوں کہ ڈیمانڈ پوری نہیں ہوئی۔

شری اُپ سبھاپتی : کوشش کرتے رہئے کبھی نہ کبھی کامیاب ہو جائیں گے۔

شری ابو عاصم اعظمی: مجھے آج خوشی ہے، آج میں نے دیکھا کہ لالو جی کا چہرہ بہت اچھا لگ رہا ہے۔ آج وہ بہت خوش تھے انہوں نے کہا کہ آپ بالکل چنتا مت کرو ہم آج بالکل ڈیمانڈ پوری کر دیں گے۔ میں نے فون بھی کر دیا ہے اعظم گڑھ میں۔ ممبئی میں کہا کہ دیکھتے رہو ابھی بولنے والے ہیں لالو جی آج۔ آج آشواسن دیا ہے۔ میرے پاس تین آدمی آ کر ٹھہرے ہیں اعظم گڑھ سے میرے گھر میں۔ دو، تین مانگیں خالی اعظم گڑھ کی ہیں اگر پوری ہو جائیں تو کام ہو جائے۔ ایک کیفیات ٹرین جو اعظم گڑھ سے نکلتی

[ ] Transliteration in Urdu Script.

[ہے انہوں نے بھی بولا ہے میں بھی بول رہا ہوں، پانچ بجے اعظم گڑھ سے نئی دہلی کے لئے، یہ نئی دہلی سے جب جاتی ہے تو شام کو چھ بجے شروع کر دی جائے۔ اعظم گڑھ سے لگا ہوا ایک قصبہ ہے سرائے میر۔ جہاں کے ہزاروں ہزار لوگ فارین میں نوکری کرتے ہیں، ممبئی میں نوکری کرتے ہیں، لیکن وہاں کا اسٹیشن اتنا چھوٹا ہے، اتنا نیچا ہے کہ اگر کوئی آتا ہے تو اس کو اسٹول سے نیچے اتارنا پڑتا ہے۔ یہ حالت ہے اس اسٹیشن کی۔ اس اسٹیشن کی اونچائی بڑھا دی جائے۔ اعظم گڑھ۔ گورکھپور روڈ پر اعظم گڑھ شہر سے باہر ایک چھوٹی سی جگہ بیلسیہ ہے۔ اس کراسنگ پر روزانہ بری طرح سے جام لگ جاتا ہے۔ اس کراسنگ پر اوور برج دیا جائے۔ آخر میں دو باتیں، میرا نو یدن ہے کہ ممبئی سے اعظم گڑھ کے لئے اور دہلی سے اعظم گڑھ کے لئے ٹرین چلا دی جائے۔ میں جے جے کارکروں گا لالو جی کی۔ بہت بہت شکریہ۔

"ختم شد"]

PROF. P.J. KURIAN (Kerala): Sir, firstly, I use this opportunity to congratulate the Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav, because he is running the Railways efficiently, successfully, without increasing fares, cutting down wasteful expenditure, and he has shown that he represents the common man. I congratulate him.

Secondly, I want to draw his attention to two projects in Kerala. The first one is that the Chief Minister of Kerala and all the MPs from the South have demanded a Railway Zone with headquarters at Trivandrum. That has been demanded by all MPs. I request the Railway Minister to consider that request of ours, which is genuine, sympathetically and favourably. My second request is that you have already planned the doubling of the railway line from Ernakulam to Kayamkulam *via* Kottayam. This is a railway line with maximum traffic density. But, according to your plan, if the doubling is to complete, it will take a number of years. I would request you to allocate sufficient funds for the doubling of this line so that the doubling is completed, at least, by the next year, that is, by 2006-07. This is our request. Shri A.K. Antony is also saying 'yes', and supporting this demand. Everybody from the South, including Kerala, will be supporting this.

[ ] Transliteration in Urdu Script.

I have also a third request which is with regard to my district. There are two railway stations, Thiruvalla and Chengannur. Both cater to the Sabarimala Temple. Millions of devotees come to the Sabarimala Temple. They alight at Thiruvalla or Chengannur. But the facilities and amenities provided at these railway stations are not commensurate to the income they are generating. There is no proper roofing in the platform. There are no adequate facilities there. I don't want to explain all these because there is no time at my disposal. As these two railway stations cater to the pilgrims who visit the Sabarimala Temple, special instructions may be given to provide adequate facilities at these stations. Thank you Mr. Deputy Chairman for having given me time to speak on the Railway Appropriation Bill. Sir, I request Shri Laluji to do something about the points I raised.

श्री वीरभद्र सिंह (उड़ीसा): महोदय, में सबसे पहले श्री लालू जी को बधाई देना चाहता हूं कि मेरे डिस्ट्रिक्ट मयूरभंज में, जो उड़ीसा में आता है और वहां पर राजघरानों के समय से ही नैरो गेज था, लेकिन अब वह ब्रॉड गेज में परिवर्तित हो गया है। कंसल्टेटिव कमेटी का मेम्बर होते हुए मैंने एक रिक्वेस्ट की थी कि जितनी जल्दी हो सके और यदि संभव हो तो नवम्बर में वहां के लिए रेल चलाई जाए। उन्होंने भी यही कहा कि ठीक है, हम धूमधाम से वहां के लिए रेल चलाएंगे।

बारीपदा से एक रेलवे लाइन है बांगरीपूसी या रुकसा बांगरीपूसी। वह कार्य बांगरीपूसी तक तो नहीं हुआ, लेकिन बारीपदा तक हुआ है। अभी नव वर्ष में बारीपदा से एक रेल भुवनेश्वर जाएगी एवं दूसरी रेल बारीपदा से हावड़ा जाएगी, यह एक बहुत ही अच्छा कदम है, यदि उसे डीएलयू के हिसाब से चलाया जाए तो बहुत अच्छा होगा। यदि यह संभव न हो तो मेरा दूसरा सुझाव यह था कि जो धौरी एक्सप्रेस एवं जनशताब्दी ट्रेनें हैं, उसमें कुछ अन्य स्टेशन्स को भी जोड़ा जाए और उसके बाद डीएलयू बना कर उसे चलाया जाए।

मेरा दूसरा सुझाव यह था, Sir, within a minute, I will complete my speech. मेरा दूसरा प्वाइंट यह था कि गया हिन्दुओं का एक तीर्थ स्थान है और वहां पर श्राद्ध एवं पिंडदान के लिए उड़ीसा से सभी लोग आते हैं। हमारे पश्चिमी उड़ीसा का एक सम्बलपुर ज़िला है। सम्बलपुर, बोलनगीर, कालाहांडी जो ज़िले हैं, वहां से गया के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है, इसलिए सम्बलपुर से एक ट्रेन गया तक के लिए चलाई जाए, क्योंकि हर वर्ष हज़ारों लोग वहां से गया आते-जाते हैं, उन सबके लिए बहुत आसानी हो जाएगी। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं फिर से लालू जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहता हूं कि जो ब्रॉड गेज का कार्य पूरा हो चुका है, उसे हम नव वर्ष में बहुत धूमधाम से चलाएं। यही आशा करते हुए और दोबारा उन्हें बधाई देते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati S.G. Indira, just two minutes.

SHRIMATI S.G. INDIRA (Tamil Nadu): Thank you, Sir. I take this opportunity to thank the hon. Railway Minister for making a provision for a separate division at Salem. Sir, on 25.11.2005, I got a reply from the Railway Ministry on my question regarding on going gauge conversion projects in the Southern Railway. Sir, the Minister of State, Shri R. Velu is well aware of this railway line. Lakhs of pilgrims from all over the country come to Rameshwaram. Between Madurai and Manamadurai, work on only 48 kilometres is over now. It has also been mentioned that in the coming year, work between Manamadurai and Mandapam will be over. I request the hon. Minister to extend this up to Rameshwaram. If it is extended up to Rameshwaram, then only it will be useful to all the pilgrims who come to Rameshwaram.

Sir, as far as the railway line between Trichy and Manamadurai is concerned, it has been mentioned that work on Thiruchirapalli and Pudukottai, *i.e.*, 52 kilometres is targeted for completion during the year 2005-06. It is not in anyway useful to the passengers because if gauge conversion between Trichy and Manamadurai is completed, it will be useful to three districts. So, I request the hon. Minister that it should be done not only up to Thiruchirapalli to Pudukottai, it should be extended up to Manamadurai.

Sir, my final point is about a long pending request from the Southern part of Tamil Nadu that all important trains from the Southern part come to the Madurai junction. It is an important junction. So, our request is that the line from Madurai to Chennai should be doubled. If done so, we can reach Chennai from Madurai within five hours. It has been mentioned that from Madurai to Dindigul only the final location survey has been completed. It should also extend from Madurai to Chennai so that we can reach from Madurai to Chennai within five hours. This is my request, thank you.

श्री जयन्ती लाल बरोट (गुजरात): माननीय उपसभापति जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। वैसे हमारे गुजरात में अहमदाबाद से दिल्ली आने वाली एक मेल ट्रेन है, जो सुबह पांच बजे से रात के ग्यारह बजे तक दिल्ली में ठहरती है। हमारी एक साल से मांग है कि इसको हरिद्वार तक बढ़ाया जाये, ताकि इससे हरिद्वार जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो जाये और सबको समर्थन व काम मिले। दूसरा मुझे यह कहना है कि जहां पर लम्बे अंतर की गाड़ियों के पुराने स्टापेज हमारे यहां थे, वे अब काट दिये गये हैं, एक Unjha जो एशिया में सबसे

बड़ी मंडी है। Siddhpur जो मातृगया का स्थान है और Ambalisasan जो स्टेशन है, इन स्टेशनों पर गाड़ी रोकी जाये, ऐसी हमारी विनती है। वैसे वीरमगांव से Mehsana का अभी नया ब्रॉड गेज कन्वर्सन हुआ है, यह कन्वर्सन होने के कारण यात्राधाम जो सौराष्ट्र में है, वहां सुबह जाने के लिए उत्तरांचल एक्सप्रेस ओखा देहरादून चलती है। यह उत्तरांचल एक्सप्रेस हफ्ते में एक बार चलती है, इसे तीन बार चलाया जाये, जिससे लोगों को आने-जाने में फायदा रहे और जो वीरमगांव से अहमदाबाद होकर चलती है, उसकी जगह वीरमगांव से सीधे Mehsana आयेगी, तो 80 किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी और दो से ढाई घंटे का समय बच जायेगा। इसलिए मेरा सुझाव है कि यह डायरेक्ट ट्रेन सौराष्ट्र के लिए चलाई जाये। इसी तरह Mehsana से पाटन, अपना वीरमगांव-पाटन-Bhiladi का एक ब्लाक सैक्शन हुआ है, वीरमगांव-Mehsana कन्वर्सन हो गया है, Mehsana पाटन का कन्वर्सन अभी बाकी है, तो इस कन्वर्सन को पूरा कराने के लिए मैं विनती करता हूं कि इसको तुरंत ही पूरा किया जाये। दिल्ली आने वाली ट्रेनों में आज मेहसाणा-अहमदाबाद के लिए वेटिंग चलती है, 400-400 की वेटिंग लिस्ट चलती है और आम प्रजा को आने में दिक्कत होती है। हमारे यहां राजधानी चलती है, लेकिन राजधानी में आम प्रजा आती नहीं है। आम प्रजा के लिए सेकेंड क्लास ट्रेन होनी चाहिए। इसके लिए एक एक्सट्रा और नई ट्रेन चलाई जाये, जिससे आम प्रजा दिल्ली आ सके। यह हमारी विनती है कि बड़े स्टेशन के नजदीक में सवारी गाड़ियां चलाई जायें, क्योंकि बच्चों को पढ़ाई के लिए, किसानों को आने-जाने के लिए, व्यापारियों को आने-जाने के लिए सवारी गाड़ी भी चलाई जाये। अगर लम्बे अंतर की ट्रेन के साथ-साथ सवारी ट्रेन नहीं चलेगी, तो मजदूर और किसान भूखे मरेंगे और लड़कियों को पढ़ाई के लिए शहर में आने के लिए दिक्कत होती है। मेरी विनती है कि नये प्रावधान में नई सवारी गाड़ियां चलाने का प्रावधान हो। मैं लास्ट में एक बात कहूंगा कि लालू जी एक अच्छे एडमिनिस्ट्रेटर हैं, पहले तत्काल में टिकट लेने जाते थे, तो 50 रुपया लगता था, आज जहां से ट्रेन चलती है, वहां से जहां जाना है वहां की पूरी टिकट लेनी पड़ती है तो एक आदमी की जेब पर 200, 300, 500 रुपये का खर्चा पड़ता है। इस तरह आड़े हाथ से उन्होंने आम प्रजा की जेब काट ली है। मैं विनती करूंगा कि पुराना जो सिस्टम था जिसमें 50 रुपया लेकर तत्काल टिकट मिलती थी, उस तरह से दी जाये। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

श्री उपसभापति: डा॰ फागुनी राम। आप आधा मिनट में अपनी बात बोल दीजिए। आप जस्ट एक वर्ड बोलेंगे।

डा॰ फागुनी राम (बिहार): उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। हम मंत्री जी के बड़े आभारी हैं, भारतीय रेल शरीर की धमनियों की तरह है। जैसे धमनियों में संचार होता है, वैसे ही भारत में रेल की उपयोगिता है। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप विषय पर आइये।

डा॰ फागुनी राम: मैं यह कहता हूं कि मंत्री जी ने बहुत सारे काम किये हैं, लेकिन मैं दो बिंदुओं पर कुछ कहना चाहूंगा। पटना-गया जो रेलवे लाइन है, उसका दोहरीकरण हो रहा है। वह तत्परता से हो जाये, जल्दी से हो जाये, तो अच्छा रहेगा क्योंकि वह बहुत इम्पोर्टेंट लाइन है मंत्री जी के पहले जितनी भी गाड़ियां आती थीं, किसी में लाइट नहीं होती थी, किसी में सेनिटेशन नहीं होता था। लेकिन अब हम जाते हैं, तो हर ट्रेन में लाइट रहती है, प्रत्येक डिब्बे में लाइट रहती है और सेनिटेशन का भी अब अच्छी तरह से ख्याल रखा जा रहा है। इसके लिए हम मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहते हैं, जनता की ओर से उन्हें बधाई देना चाहते हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप क्या चाहते हैं? ...(**व्यवधान**)... आप क्या चाहते हैं, वह बोलिए।

डा॰ फागुनी राम: सर, मैं बधाई देना चाहता हूं कि गया-पटना लाइन पर जो काम चल रहा है, उसको जरा जल्दी करवा दिया जाये...।

श्री उपसभापति: अच्छी बात है।

डा॰ फागुनी राम: जो स्टेशंस हैं, जैसे बानागढ़ है, देव है, उमगा है, देवकुंड है ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: वह सब बाद में लिखकर दे दीजिए।

डा॰ फागुनी राम: उनका सर्वे कराकर जोड़ा जा सकता है। यह सैक्युलर स्थान है, वहां सभी धर्मों के लोग आते हैं। अगर ऐसा किया जा सके तो हम आपके बहुत आभारी होंगे। मुझे विश्वास है कि मंत्री जी ने बहुत अच्छा काम किया है, बिना किराया बढ़ाए, गरीब लोगों के लिए काम कर रहे हैं। गरीबों की ओर से, आम जनता की ओर से उन्हें हम शुक्रिया अदा करते हैं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूं और मंत्री जी के प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूं। धन्यवाद।

श्री उपसभापति: वृंदा कारत जी। आप कुछ कहना चाहती हैं।

श्रीमती वृंदा कारत (पश्चिमी बंगाल): मेरा मंत्री जी से सिर्फ एक सवाल है और वह यह है कि महिलाओं की जो असुरक्षा की स्थिति रेलगाड़ियों में बन रही है, उसके बारे में क्या कोई प्रबंध हो सकता है - उसको रोकने के लिए या सुरक्षा को बढ़ाने के लिए - कृपया मंत्री जी इस संबंध में बताएं?

श्री लालू प्रसाद: उपसभापति महोदय, उन सभी माननीय सदस्यों को मैं धन्यवाद देता हूं जिन्होंने रेलवे के चालू वर्ष 2005-06 के अनुदान की पूरक मांगों पर हुई चर्चा में भाग लिया और अपने-अपने इलाके और segment की रेल से संबंधित जो हमारी उपलब्धियां या खामियां हैं और भविष्य के लिए क्षेत्रों के लिए जो चिंता है, माननीय सदस्यों ने बहुत संक्षेप में, समय के अभाव में सुझाव दिए हैं। मैं सदन को आश्वस्त करना चाहता हूं कि निश्चित रूप से रेल किसी

व्यक्ति की नहीं है। भारत की रेल सभी की रेल है, चाहे खेत-खलिहान में काम करने वाले लोग हों, सभी भारतीयों की यह रेल है। इस रेल को जो दिशा तय करनी है और जो चिंतन करने की आज जरूरत है, अपर हाउस हो या लोअर हाउस हो, देश में जिन बातों की चर्चा होनी चाहिए, जिन पर चिंतन करना चाहिए या इस भारत को हम कहां लेकर जाना चाहते हैं, हमारी समस्याएं क्या हैं, इन चीजों पर चर्चा न होकर मैं जो देखता हूं, बहुत सारी ऐसी बातों पर सदन के समय का नुकसान होता है जिनकी आवश्यकता नहीं है। भारत हो या भारतीय रेल हो - हमारे प्रधान मंत्री और हम लोगों का यह संकल्प है कि सबसे सुलभ सवारी और पूरे देश के हर कौने में फैलने वाली, भारत को जोड़ने वाली भारतीय रेल में जब कोई आदमी सवारी करता है तो भारत दर्शन होता है। अलग बोली, अलग पोषाक, अलग रंग-रूप - यह देखने को हमें मिलता है, भारत की तस्वीर तो भारत की ट्रेनों में देखने को मिलती है। हम भारत के लोगों को, जो हमारी समस्या है, उस पर चिंता करने की जरूरत है। महोदय, मैं किसी का बचाव करना नहीं चाहता हूं, यह मैं उचित भी नहीं समझता हूं लेकिन जो ट्रेंड चल पड़ा है, जो बहस इस देश में चल पड़ी है कि जिस देश के चप्पे-चप्पे का अध्ययन करके राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने, बापू ने एक दर्शन दिया था, एक रास्ता दिखाया था कि भारत की आवश्यकता क्या है, भारतीयों को किस रूप में रहना है, हमारा आचरण क्या होना चाहिए और हमारी बोलचाल में हमारा व्यवहार किस तरह का होना चाहिए, राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने - जिनकी तस्वीरों की हम संसद से लेकर हर कार्यालय में पूजा करते हैं, सैंट्रल हॉल में और सब जगह। लेकिन क्या भारत में राजनीति करने वाली जो पार्टियां हैं, सभी लोग हैं, क्या हम बापू के बताए रास्ते पर चल रहे हैं? चाहे एन॰डी॰ए॰ हो, भाजपा हो, उनका स्वदेशी का रास्ता या भिन्न-भिन्न विचारधाराओं में फैले हुए जो दल हैं, वे इस देश में कौन सी बातों का अनुकरण कर रहे हैं? चन्द लोगों के पास, जो इस देश का आभिजात्य वर्ग है, जिनके पास पैसे हैं, साधन हैं और यह जो पैसे का संग्रह हुआ, साधन हुआ, इसकी थाह में अगर हम जाएं तो देश को, गरीबों को जानने का यह हक है - मैन पावर हमारी समस्या है - कि आखिर, यह धन खड़ा कहां से हुआ? महोदय, भारतीय रेल हमारे देश में स्टीम से शुरू हुई। वह कोयले पर आधारित, वाष्प पर आधारित थी और कोयले पर आधारित जो हमारी भारतीय रेल थी, उस समय हमने कबाड़ी के भाव इंजन को बेचा और उस समय अपनी ऊर्जा को समाप्त करने के बारे में शायद हम लोगों ने कोई चिंतन नहीं किया, इस पर कोई विचार-विमर्श नहीं किया। सारा हमारा जो सिस्टम था, जो कोयले पर आधारित हमारी भारतीय रेल चलती थी, हम यह नहीं कहते कि अच्छी बातों का अनुकरण नहीं करना चाहिए, साइंस और टेक्नालॉजी के ज़माने में प्रवेश नहीं करना चाहिए, इनका मैं कोई विरोधी नहीं हूं, लेकिन हमने विकल्प गंवाया है। महोदय, दिल्ली के म्यूज़ियम को छोड़ दें, तो शायद हमारा जो इंजन था, जो पुराना वाष्प इंजन था और जो स्टील था, जो कल-कारखाने थे, चाहे दक्षिण के कल-कारखाने हों या जमालपुर का हो, कोलकाता का जो यार्ड था, जहां लाखों गरीबों को काम मिलता था, हमारे पास हुनर था, भारत को उस विकल्प को समाप्त नहीं करना

चाहिए था, हमारी यह चिंता है, यह सोच है इसमें, लेकिन हमने कबाड़ी के हाथों में सारे इंजन को बेच दिया, खत्म कर दिया। भारत को और भारतीय रेल को जितनी जरुरत है, जो fuel है, जो डीजल है, गैस है, पेट्रोल है, हम उसका उत्पादन नहीं करते हैं, भारत में जितनी इनकी जरुरत है, डिमांड है, लेकिन हम दूसरों के सहारे तेल, यह जो fuel है, हमारी जो कंट्रोलिंग पावर है, जो पैसा है भारत के लोगों के पास, जो हम कमाई करते हैं, लेकिन तेल पर आपका कब्जा नहीं है। तेल पर कब्जा है बाहर के देशों का, अमेरिका का और तेल के लिए मार-काट सारी दुनिया में मची हुई है। दो पैसा हम कमाई करते हैं और चाहे कोई भी सरकार दिल्ली में हो, दिल्ली की सरकार को fuel का दाम बढ़ाना पड़ता है। जब हम मुख्य मंत्री थे, हमारे बीच में, उड़ीसा के हमारे नेता मुख्य मंत्री पटनायक साहब नहीं हैं, उस समय तेल बचाओ, कम खर्च करो, साइकिल पर फांद-फांदकर हम लोग संदेश देने के लिए घूमते थे कि तेल को बचाया जाए, precious है, इसकी बचत की जाए। अब यह जो मैन पावर है, हुजूम है, महोदय, हम क्या कर रहे हैं? खेत-खलिहानों से शहरों में जो पलायन हो रहा है और चारों तरफ तेल का दाम हर सरकार को बढ़ाना पड़ रहा है, आज हम सभी लोगों को इस बात की चिंता करनी चाहिए, लेकिन हम ज्यादा समय ''ऑपरेशन दुर्योधन'' में लगा रहे हैं। क्या हो रहा है? यह जो दूरदर्शन है, जब तक दूरदर्शन के हाथों में बातें थीं, तो ''महाभारत'' दिखाया जाता था, भारत की जो संस्कृति है। जब तक दूरदर्शन के हाथों में टी॰वी॰, इलेक्ट्रॉनिक मीडिया था, ''रामायण'' दिखाया जाता था, पुरुषोत्तम राम की चर्चा होती थी, लेकिन ज्यों ही हमने अपनी कमान को कमजोर कर दिया, हम कहां जा रहे हैं? इस देश को हम कहां ले जाना चाहते हैं? जहां पर सेठों के हाथों में और बड़े-बड़े लोगों के हाथों में, जिस दिन से अपने दूरदर्शन, टी॰वी॰ या इलैक्ट्रोनिक मीडिया ...(व्यवधान)... रेल के बारे में बात सुनिए ...(व्यवधान)... नहीं-नहीं, आप जाइए भी नहीं। आपको अपच हो रहा है। आप यहां पर बैठे रहिए। ...(व्यवधान)... अहलुवालिया जी, आप हमें सहयोग कर रहें हैं। ...(व्यवधान)...

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया: मैं तो यह कह रहा हूं कि लालू जी का प्रवचन सुन लीजिए। ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: महोदय, यह जो इलैक्ट्रोनिक मीडिया है, इसमें भी जो चंद मीडिया है, यह भारतीयों के ऊपर छाप छोड़ रहा है? ...(व्यवधान)... क्या हम परिवार में अपनी बहू-बेटी और रिश्तेदारों के साथ बैठकर टी॰वी॰ देख सकते हैं? आज जिस तरह से इस देश में टी॰वी॰ के माध्यम से नग्नता आ रही है, इन चीजों के बारे में हमें सोचना और समझना है। महोदय, जो हमारा लोकतंत्र है, उसमें दुर्योधन के पीछे अभिमन्यु का वध होने वाला है। यह जो हमारा भारतीय लोकतंत्र है, इसमें यदि वोट का राज होगा तो छोट का राज होगा, यह लोहिया जी कहा करते थे। इसका यह मतलब नहीं कि हमारे दल के आदमी को, पाटिल साहब ने निकाला है, लेकिन आज

पॉलिटिशियन्स के साथ, राजनेताओं के साथ क्या हिसाब-किताब हो रहा है? हमारे यहां बड़ी मुश्किल से लोकतंत्र आया है। मैं इस लोकतंत्र को मटियामेट करने की साजिश समझता हूं। मैं इस अवसर पर यह बताना चाहता हूं कि अभिमन्यु का मतलब, हमारा लोकतंत्र है। अगर वहां वोट का राज नहीं होता तो लालू यादव रेल मंत्री नहीं बनते। यहां जो गरीब लोग बैठे हुए हैं, ये एम०पी०, एम०एल०ए० नहीं बनते, यह सब वोट के राज से हुआ है। हमें भारत को और भारतीय रेल को कहां लेकर जाना है? हमारे यहां बेरोजगारी बढ़ रही है। आज रेलों में पूरी धक्कम-धकेल है कि इसमें इतने ज्यादा लोग बैठते हैं और सवारी करते हैं तथा इधर से उधर जाते हैं। आज लालू यादव का और बिहारियों का पब्लिक परसेप्शन खराब किया जाता है। लोग समझते हैं कि इसमें उनको बहुत जानकारी रहती है। हमारे केरल के भाई यहां पर बैठे हैं, माननीय सांसद बैठे हैं। आज हर आदमी को देश और दुनिया में कहीं भी जाने का हक है। इस देश में ही नहीं बल्कि दुनिया में क्या केरल से हमारे भाई-बहन नहीं गए हैं? लेकिन बिहार से निकलकर, बिहार के लोगों को रेस्पेक्ट नहीं मिला, मजदूरी नहीं मिली है? आज पंजाब खाली पड़ा हुआ है, पंजाब की जो हमारी बहादुर कौम है और हमारे बंधु है, क्या आज वे बाहर नहीं है? तमिलनाडु के हमारे भाई, क्या आज बाहर नहीं हैं। वे आज सिंगापुर से लेकर थाईलैंड तक हैं। आज चारों तरफ हर आदमी को जाने का हक है। आप हरियाणा को छोड़ दीजिए क्योंकि हरियाणा को तो दिल्ली मिली हुई है। दिल्ली और हरियाणा में कोई फर्क नहीं है। इसलिए सप्लीमेंट्री बजट के बहाने हम अपने देश भर के सभी नेताओं से अपील करना चाहते हैं कि हमें भारत को कहां लेकर जाना है? यह जो हम आज पाश्चात्य देशों का अंधाधुंध अनुकरण कर रहे हैं और जब यहां पर बुश साहब आएंगे तो इस देश के ही नहीं दुनिया भर के लोग उनके अभिनंदन के रूप में खड़े हो जाएंगे। भारत गुलाम क्यों हुआ, हमारे पुरखों को क्यों शहादत देनी पड़ी? शहीदों के शहीद भगत सिंह को ओर जलियांवाला नरसंहार को इस देश को क्यों देखना पड़ा? इस देश में ब्रिटिश लोग बिजनेस के बहाने आए थे। महोदय, भारत को कंज्यूमर बनाया जा रहा है और दुनिया का बाजार बनाया जा रहा है। हमको इससे बचना है, ऐसी चिंता होनी चाहिए।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: पाणि जी, आप बैठिए, बैठिए।...(व्यवधान)... नहीं-नहीं, आप बैठिए।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, देनदारी का आलम है और भारत को कंज्यूमर और दुनिया का बाजार बनाया जा रहा है। यह जो ड़ब्लू० टी० ओ० है, इससे गांव और खेत-खलिहान से बैल समाप्त हो रहा है, यह क्यों समाप्त हा रहा है? आज ट्रैक्टर आ रहे हैं। गरीबों में बेरोजगारी बढ़ रही है और महोदय, वह कंसेप्ट मजबूत हो रहा है। मैं आगाह करना चाहता हूं, इस देश में माओ-त्से तुंग साहब का वह कंसेप्ट मजबूत हो रहा है, गांवों से शहर को घेरो। ज्यों-ज्यों दुनिया भर में, देश में बेकारी का आलम रहेगा, अन्याय रहेगा, जुल्म रहेगा, भुखमरी रहेगी, भेदभाव रहेगा। इसलिए गांवों से शहर की और मैं देखता हूं कि आन्ध्र प्रदेश से लेकर हमारे बिहार होते हुए, झारखण्ड होते हुए, यह

चिन्ता का विषय हैं रोड पर हमको जाना पड़ेगा। नटवर सिंह गड़बड़ हैं, इसी में हमारी सारी शक्ति लग रही है। हमें विश्वास नहीं होता, जांच एजेंसी पर भी लोगों को विश्वास नहीं होता। महोदय, नेपाल तक कॉरीडोर बन गया है। मैंने आज अखबारों में देखा है कि नक्सलियों ने खुली चुनौती दी है कि वे क्या-क्या करने वाले हैं, उन्होंने अनाउंस किया है और बचने की भी बात की है। इसलिए इस भारत को और खास कर हमारा बिहार, पब्लिक परसेप्शन खराब करना, इमेज खराब करना, ठीक नहीं हैं इसलिए, महोदय, हम सभी लोगों को यह सोचना है कि हमको, भारत को कैसे अपने पैरों पर खड़ा होना है।

अब यह तेल नहीं मिलेगा, डीज़ल नहीं मिलेगा, यह घी से भी महंगा हो जाएगा, जो लक्षण मैं देखता हूं, तो स्टील, जो हमारी जमीन है, मध्य प्रदेश में, उड़ीसा में, बिहार, में, जो अपार खनिज सम्पदा कुदरत ने हमको दिया, अब इस सिस्टम को हमने रेलवे से खत्म कर दिया। इसलिए, हमारा विज़न, विगत दिनों में हमने सोचा नहीं कि हमारी जनसंख्या बढ़ेगी, रेल की मांग बढ़ेगी, हमारी आबादी बढ़ेगी, व्हील कहां से आएगा, चक्का कहां से आएगा, गाड़ियों का कैसे होगा, कोई प्रोजेक्ट नहीं बनाया गया। नतीजा यह हुआ कि विगत दिनों में हमने देखा है, मैं किसी का नाम नहीं लेना चाहता, लोगों ने बढ़ा आसान तरीका अपनाया, बन्द किया अपनी फैक्टरियों को और स्किल को और विदेशों से सामान खरीदने की प्रवृत्ति जगी। इसलिए, महोदय, मैंने यह फैसला लिया है कि हम जो सामान अपने देश में बना सकते हैं, हम विदेश में देश का पैसा नहीं जाने देंगे।

एक साल से, महोदय, हमें एक इंसान ने बताया कि तुम्हारे खिलाफ सर्टेन इलेक्ट्रानिक मीडिया ने क्यों दुष्प्रचार किया। उसने कहा कि क्या तुमको मालूम है कि इस देश में मल्टी नेशनल अपना पैर रख चुका है और सचिवालय में ज्वायंट सेक्रेटरी नाम करके एक अफसर दस्तखत कर देता है, वशिंगटन में दस्तखत कर देता है, सारे देश और सारी राज्य सरकारों को उसका खामियाजा भुगतना पड़ता है। इसके एवज में उसके बेटे और बेटी को जॉब मिलता है। यह पता लगाना चाहिए कि किसके बेटे और बेटी को जॉब मिला है और किन-किन लोगों ने यह कारनामा किया है। हमको यह सोचना है कि भारत जाएगा कहां? चन्द लोगों के पास जो पैसे हैं, मार्केट में आ रहे हैं। इनके लिए सारी सुविधा है। ठीक है, सुविधा रहे, सारी बात हो, हम उसके विरोधी नहीं हैं, लेकिन जो सोसायटी के बैंक-बैंचर्स हैं, जिनके लिए लोकनायक जयप्रकाश नारायण जी ने कहा था कि टोटल रिवोलुशन उसके लिए है, जो विकास की अन्तिम सीढ़ी पर बैठा हुआ इंसान है, उसे मुख्यधारा में लाना है। महोदय, लोकलाइजेशन को छोड़ कर ग्लोबलाइजेशन में जिस दिन हम प्रवेश किए हैं, हमारी पेरशानियां बढ़ी हैं। इसलिए, रास्ता क्या होना चाहिए? रास्ता बापू ने बताया है इस देश को, राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने, पुरखों ने बताया है। उस रास्ते को छोड़ कर हम कहां जा रहे हैं? महोदय, उस इंसान ने कहा कि तुम्हारे खिलाफ चन्द मीडिया तुम्हारा इमेज खराब करने में लगा गया...। प्लास्टिक जिस के हाथों में थी, तुम ने प्लास्टिक के गिलास को हटाकर कुम्हारों

के कुल्हड़ों को लाया। महोदय, हमारे देश भारत की मिटटी में एक सुगंध है और हमारा एक छोटा प्रयास रहा है कि इस देश के लाखों गांवों में जो कारखाने कुम्हारों के हैं, वहां से कुल्हड़ों को लाओ और प्लास्टिक को हटाओ ताकि हमारे गांवों के कारखाने चालू हों। उस आदमी ने कहा कि दूसरा हमारा अपराध यह था कि हम ने कह दिया कि इस देश की एनीमल हस्बैंडरी को, पशु-पालन को—चाहे सिख भाई हो, यादव भाई हो या पिछड़ा हो, उनका जो कोऑपरेटिव है, हम ने उसको भी बाजार दिया। हमारी जीभ से निकल गया और हम ने कह दिया कि पेप्सी और कोला की जगह पर जो करोड़ों आदमी हमारी सवारी पर आते हैं, उन के लिए हम मट्ठा कोला और मिल्क प्रोडयूस इंट्रोडयूस करेंगे। वह भी हम ने किया। इस की काफी चर्चा हुई और अखबारों में निकला कि लालू यादव गजब का आदमी आ गया है। यह बोलता है कि पेप्सी को हटाओ, कोला को हटाओ। इन्हें बंद करने की बात करता है। महोदय, हम ने बंद नहीं किया।

तीसरी बात, महोदय, खादी आज़ादी की वर्दी है। राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने कहा था कि खादी आजादी की वर्दी है, पोशाक है। हम अभी जो सिंथैटिक कपड़ा लेते हैं, उस कपड़े को हटाकर हम ने कहा कि खादी से लेंगे क्योंकि खादी हमारी आजादी की पहचान है। हमारा तीसरा कसूर यह है, लेकिन चाहे जो भी हो, हम अपने रास्ते को, अपनी सोच को, अपने गांव और गंवई में काम करने वाले लोगों के लिए जो हम ने बाजार दिया है, इस बाजार का जो भी नतीजा होगा, हम उस में कोई फर्क करने वाले नहीं हैं। हम और आगे भी गांव, गंवई और किसान के लिए अपने महकमे में इन चीजों को इंट्रोडयूस करेंगे।

महोदय, यह कोई हमारा कमाल नहीं है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा, मैं संसद में अपनी बातों को, अपने दुख को कहना नहीं चाहता, लेकिन मेरे खिलाफ प्रश्न चिह्न लगे। महोदय, ये रेल सारे देश में फैली हुई है। हमारे देश में ही नहीं बल्कि दुनिया में भी फैली हुई है। हम दुनिया में भी इसे फैलाकर काम कर रहे हैं और ठेका ले रहे हैं। हम ने कहा कि सोने की चिड़िया के रूप में यह रेल है। अगर इस को हम बेहतर नहीं बनाते हैं तो ईमानदारी और सादगी की कमाई हम नहीं करते।

महोदय, हमारे यहां विगत दिनों बहस चली थी कि रेल निजी क्षेत्र में जा रही है। प्राइवेटाइजेशन के बारे में चर्चा हो रही थी, कह रहे थे कि रेलवे हटाओ, हम लोगों से नहीं चलेगी। लेकिन हमारा संकल्प है और यह हमारी सरकार का संकल्प है कि भारतीय रेल को किसी भी कीमत पर हम निजी हाथों में नहीं जाने देने वाले हैं और न हमारी सरकार यह चाहेगी। महोदय, यह एक सार्थक प्रयास है। मैंने चोरी और बेईमानी को चैक किया है। अभी हम फिर एक-एक कर के निकलने वाले हैं। हम ने कहा कि अपनी लागत में सादगी करो। दिल्ली से लेकर सारे देश में हमारे सारे माननीय सांसद लोग जानते हैं कि जो व्यापारी, genuine व्यापारी मारे-मारे फिरते थे और रेक की तीन-तीन साल के लिए नो वैकेंसी रहती थी, फेक और फर्जी सारे काम होते थे। हम ने डंके

की चोट पर कहा कि अगरे कोई भी व्यापारी approach करता है तो 24 घंटे के अंदर हमारी रेक हाजिर है ताकि हम चैकिंग करने के बाद लदान में कैपिसिटी के अनुसार रेलवे के डिब्बे दे सकें। उन्हें हमने दिया। महोदय, यह हमारी भारतीय रेल है। रिलायंस से अधिक हमने मुनाफा किया है। एक बात यह है महोदय, कि हम यहीं रुकने वाले नहीं हैं। इसलिए, देखेंगे कि जो हमारा लक्ष्य था, 8 महीने में पूरे वर्ष के लिए निर्धारित अतिरिक्त आमदनी एवं माल लदान के लक्ष्य को प्राप्त कर लिया है। हमने चालू वर्ष के लिए 33 मिलियन टन अतिरिक्त माल लदान करने का लक्ष्य रखा था। नवम्बर माह तक ही हमने 37 मिलियन टन से अधिक अर्थात् लक्ष्य के विरुद्ध 112 प्रतिशत लदान कर लिया है। यह कोई असत्य नहीं है और रेल तथा रेल मंत्री जो बोलता है, तथ्य के आधार पर बोलता है और डंके की चोट पर कहता है। इसलिए, हमने इस काम को आगे बढ़ाया है। 635 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में इस वर्ष 660 मिलियन टन से अधिक माल लदान होने की संभावना है। महोदय, इससे हम एक साल में 58 मिलियन टन से भी अधिक अतिरिक्त माल लदान करने का नया कीर्तिमान स्थापित करेंगे। माल लदान से प्राप्त आय में हमें कुल 2702 करोड़ रु० की वार्षिक वृद्धि अर्जित करनी है। हम 3378 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय अर्जित कर चुके हैं। यह पूरे वर्ष के लक्ष्य के 125 प्रतिशत के बराबर है। मुझे विश्वास है कि इस वर्ष माल व्यवसाय में लक्ष्य के विरुद्ध लगभग दोगुनी उपलब्धि हासिल करेंगे। यह काम लाखों रेलकर्मियों और हमारे अधिकारियों की निष्ठा और ईमानदारी और मंत्री के इन्टेंशन को, मन को देखकर और इशारे को देखकर इसी रेलवे से हमने यह प्राप्त किया है। अभी वर्तमान में हमें जो करना है, पूरक मांग ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के लिए बजटीय सहायता के रूप में केन्द्र द्वारा दिए गए 200 करोड़ रुपए एवं बिना बारी के कतिपय निर्माण कार्य को आरम्भ करने की मंजूरी के लिए हमने प्रस्तुत किया है। बारामूला-ऊधमपुर, जो सबसे कठिन इलाका है, जब से हमने रेल चलाई है, जब से हमारी सरकार आई है, हमारी रेल में एक भी दुर्घटना नहीं हुई है। जहां जम्मू और कश्मीर की जनता को और भूमि को लोग बदनाम करते थे, लेकिन भारतीय रेल जब से हमने चलाई है और जब से हम लोगों ने शुरू की है, हमारी रेल के ज्यूरिस्डिक्शन में कोई भी घटना नहीं हुई है और इसे हम आगे बढ़ा रहे हैं।

महोदय, आज हम न केवल करेंट डिविडेंट का भुगतान कर रहे हैं, बल्कि हम बकाया डिविडेंट भी चुका रहे हैं। इस वर्ष के अंत तक हमारा आपरेटिंग रैशियो सुधर कर 88 प्रतिशत होने एवं फंड बैलेंस बढ़कर 10 हजार रुपए के ऐतिहासिक स्तर पर पहुँच जाने की सम्भावना है।

महोदय, हमने डीजल के दाम में भारी वृद्धि के कारण पड़े अतिरिक्त बोझ को मात्र यात्री एवं माल भाड़ा बढ़ा कर पूरा नहीं किया, जबकि यह मान्यता रही है कि भारतीय रेल के घाटे को मात्र किराया बढ़ाकर पूरा किया जा सकता है। वस्तु स्थिति यह है कि माल व्यवसाय में होने वाली प्रगति एवं भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति का आपस में चोली-दामन का साथ है। भारतीय रेल

सन् 2000 में घाटे की रेल इसलिए बनी, क्योंकि माल लदान वृद्धि गिरकर मात्र 2 से 3 प्रतिशत रह गयी थी। हमने पिछले दो वर्षों में वृद्धि दर को बढ़ाकर 8 से 10 प्रतिशत कर दिया है। इस प्रकार माल व्यवसाय से हमें 5 हजार करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की सम्भावना है। यह भारतीय रेल की वित्तीय कायाकल्प की नींव का पत्थर है। हमने माल भाड़ा नीति को सड़क परिवहन से मिल रही कड़ी चुनौतियों के अनुरूप ढाला है। ट्रक भाड़े की तुलना में हमारा माल भाड़ा आज भी काफी कम है। लेकिन सीमेंट-जैसी वस्तुओं के अनेक जगहों में लदान-उतराई होने से ग्राहकों पर पड़ने वाली कुल लागत रेल भाड़ा कम होने के बावजूद भी कम दूरी के सड़क भाड़े से अधिक हो जाती है। इससे बाजार में प्रतियोगिता नहीं हो पाती। अत: हमने ऐसी वस्तुओं पर खाली लौटती गाड़ियों में 20 प्रतिशत और सभी गाड़ियों में 10 प्रतिशत की छूट दी है। इसके अलावा ग्राहकों के माल-लदान एवं उतराई के लागत को कम करने के दृष्टिकोण से हमने ''मिनी रेक'', ''टू प्वाइंट रेल'' जैसी योजना शुरू की है। इन नीतियों की बदौलत हम इस प्रकार के यातायात को रेल की ओर आकर्षित करने में सफल हुए हैं और हमारी मार्केटिंग हिस्सेदारी बढ़ी है। हमने यात्री व्यवसाय में भी किराया बढ़ाने जैसे आसान उपाय नहीं किए। इस व्यवसाय में हो रहे घाटे के कारणों का गहन विश्लेषण किया है और यह पाया कि घाटे का एक बड़ा हिस्सा अनेक यात्री गाड़ियों के खाली चलने तथा कैटरिंग एवं पार्सल मदों में होता है। यात्री गाड़ी की ऑक्यूपेंसी को बढ़ाने के लिए हमने पैसेंजर प्रोफाइल, मैनेजमेंट सिस्टम को सुदृढ़ किया। हमने निश्चय किया है कि हम कैटरिंग एवं पार्सल व्यवसाय में होने वाले घाटे को इस वर्ष 50 प्रतिशत कम करेंगे, अगले वर्ष के अंत तक यह समाप्त कर देंगे। मुझे सदन को यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि इस वर्ष दोनों ही मदों में प्राप्त होने वाली आय में उल्लेखनीय वृद्धि होने की संभावना है।

महोदय, जहां तक संरक्षा की बात है, मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि रेल परिचालन में संरक्षा को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। विभिन्न संरक्षा उपायों के अनवरत प्रयास के फलस्वरूप परिणामी रेल दुर्घटना की संख्या में बराबर कमी लाने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं। महोदय, कल तक वित्तीय संकट से गुजर रही भारतीय रेल आज अपनी पूंजी स्वयं पैदा कर रही है। मैंने पहले ही इस सदन को कैपिटल फंड को पुन: आपरेट करने के निर्णय से अवगत कराया था। रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने भी इस विषय पर विचार किया और जल्दी इनकी स्वीकृति मिलने की आशा है। रेलवे चालू वर्ष में ही कैपिटल फंड के माध्यम से लगभग 700 करोड़ रुपए का परिव्यय एवं खर्च कर अनेक थ्रू-पुट संवर्द्धन कार्यों की गति दे पाएगी। महोदय, मैं माननीय सदस्यों द्वारा उनके राज्यों में चल रही चालू परियोजनाओं को जल्दी से जल्दी पूरा होने के समय में जाहिर की गई चिंता से सहमत हूँ। हम सभी अनेक योजनाओं को पूरा करने का हर संभव प्रयास कर रहे हैं और हमने समयबद्ध तरीके से पूर्ण करने की प्राथमिकता भी तय की है और जो पूर्व की जितनी घोषणाएं हैं, वे 31 मार्च तक उसे हम पूरा करने का प्रयास करेंगे।

मैं रिव्यू करता हूं, मैं देखता हूं समय-सीमा के अंदर, जो भी आपके बीच में, सदन में घोषणा हैं। असम में ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगिविल एवं बिहार में गंगा नदी पर, पटना और मुंगेर, कोसी नदी पर कोसी पुल निर्माण की परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजना घोषित कर पर्याप्त राशि उपलब्ध कराने के लिए मैंने प्रधानमंत्री जी से विशेष अनुरोध किया है। हम इन सभी पुलों को अगले चार-पांच साल में पूरा कर वहां की जनता की सेवा में समर्पित कर देंगे। बिहार सहित सभी राज्यों में बन रहे रेलवे ओवरब्रिज के कार्य को भी तेजी से पूरा किया जाएगा। बिहार राज्य में प्रति वर्ष बाढ़ से रेल लाइनों, पुलों इत्यादि में भारी क्षति होती है। अतः हम बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में निर्माण की नई लाइन, आमान परिवर्तन एवं पुल निर्माण का कार्य इस प्रकार से नियोजित और कार्यान्वित कर रहे हैं ताकि भीषण बाढ़ आने पर भी रेल मार्ग क्षतिग्रस्त न हो। हमारा यह पूरा प्रयास रहेगा कि इन सभी कार्यों के लिए धन की कमी न आने पाये।

महोदय, मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि हमने तमिलनाडु की जनता की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए सेलम में रेलवे का एक नया मंडल बनाने की मांग को सैद्धान्तिक रूप से स्वीकार किया है। तत्काल सेलम में हम एक विशेष कार्य-पदाधिकारी तैनात कर रहे हैं। नए मंडल के गठन और उसकी औपचारिकताओं को शीघ्र पूरा करने का प्रयास किया जाएगा। जन-प्रतिनिधियों की मांग पर विल्लुपुरम-तिरुचिरापल्ली के विद्युतीकरण के कार्य को भी रेल मंत्रालय ने सैद्धांतिक रूप से स्वीकृति दी है और इसे योजना आयोग की मंजूरी के लिए भेज दिया गया है। डिंडिगुल, पोलाची-पालघाट एवं पोलाची-कोयबंटूर के आमान परिवर्तन के कार्य को स्वीकृत करने की मांग पर भी विचार किया जा रहा है।

महोदय, मैंने माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों को अपने संज्ञान में लिया है। इसमें हमारे माननीय सांसद गांधी आजाद साहब, नन्द किशोर यादव जी, अबू आसिम आजमी जी ने बराबर आजमगढ़ से यहां दिल्ली आने वाली ट्रेन की बात उठाई। आजमगढ़ हमारा मजबूत इलाका है, समाजवादियों का यह गढ़ रहा है, आपने चिंता व्यक्त की है। आपने कहा था कि हमारी अर्जी पर अभी तक मर्जी नहीं हुआ, तो इसलिए, आज सदन में मैं आपको बताना चाहता हूँ कि मैंने निदेश दे दिया है कि आजमगढ़ से शाम चार बजे से चला देंगे। और नई दिल्ली से 5:00 बजे के बाद चलाएंगे, ताकि आप लोगों की समस्या हल हो सके। सरायमीर स्टेशन के प्लेटफार्म के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि सरायमीर ही नहीं, सब प्लेटफार्म्स को हम रेज़ करा रहे हैं और प्लेटफार्म्स को भी सब जगह चौड़ा कर रहे हैं तथा पूरे देश भर में, यह नहीं कि एक ही जगह, पूरे देश भर में यह करा रहे हैं और पुराने जमाने के जो स्टेशन थे, उनको हम चुस्त-दुरूस्त कर रहे हैं।

महोदय, देश के बेरोजगार नौजवानों के लिए भारत सरकार की, राज्य सरकार की नौकरी के इंटरव्यू में जाने के लिए पहले ही यह लागू हो चुका है कि वह नौजवान इंटरव्यू का लैटर दिखाकर फ्री जाएगा। इस वर्ष ग्रुप 'सी' व ग्रुप 'डी' की 35,000 रिक्तियां भर दी जाएंगी ताकि

लोगों को जॉब मिले। ग्रुप डी की रिक्तियां जोनल रेलवे के महाप्रबधंक भरेंगे, यह कार्य शुरू हो चुका है। आर०पी०एफ० की 9,500 रिक्तियां भर दी गई हैं। इस समय सब इंस्पैक्टर की 800 और सिपाहियों की 1,500 रिक्तियां हैं, जिनको भरने की प्रक्रिया शुरू हो चुकी है। हमारी जो बेटियां, हमारी बहनें या हमारी महिलाएं, जो ट्रेनों में जाती हैं, उनकी सुरक्षा पर हमें विशेष ध्यान देना है और मुम्बई के इलाके में हम लागों ने यह भी व्यवस्था की थी कि उनके लिए अलग से लेडीज़ इंस्पैक्टर हम रखें। लेकिन हमने देखा कि कोलकाता या कहीं-कहीं हमारे पुलिस बल के ही लोगों ने हमारी मां-बहनों के साथ दुर्व्यवहार किया। ऐसे तत्वों को हमने नौकरी से निकालकर बाहर किया है और निर्देश दिया है कि हर डिब्बे में घूमकर पुलिस देखे कि बहनों, महिलाओं के साथ छेड़छाड़ न हो और छेड़छाड़ करने वाले लोगों के खिलाफ सख्त से सख्त कार्रवाई हो और इसकी हम मॉनिटरिंग भी कर रहे हैं। कोलकाता में जिस महिला के साथ अमानुषिक व्यवहार आर०पी०एफ० के लोगों ने, पुलिस के लोगों ने किया था, उनको सेवा से बर्खास्त किया गया है और कल वह आदमी, बर्खास्त आदमी, मैरे कैम्पस में घुस गया था, जल्दी से मैंने उसको निकाल बाहर किया। महोदय, ऐसे लोगों की कहीं सुनवाई नहीं है। इसलिए, माननीय सदस्यों को मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जो रेल की मांग आप करते हैं, श्रीमती माया सिंह जी ने जो कहा, आपकी कृपा रहती है हम पर, हम उसको देख रहे हैं, आपके क्षेत्र का जो काम है, हम लोग उसको कर देंगे, हमारे पास लिखा हुआ है।

श्री उपसभापति: इंडिविजुअल कुछ नहीं है।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, पूरे देश भर से माननीय सांसद कहीं गाड़ी के ठहराव की या नई गाड़ी देने की मांग करते हैं और यह मांग बढ़ रही है। आर०ओ०बी० राज्य सरकार आधा देती है, वहां एन०एच० पड़ता है, वहां एन०एच० को देना है, फिर भी राज्य सरकार के पास अगर पैसा नहीं है, हमारा यह फैसला है कि जो जी०आर०पी० राज्य सरकार रेलवे को देती है और हमसे चार्ज करती है, वह पैसा अपना देती रहे। हर राज्य सरकार को आधा पैसा देना है, आर०ओ०बी० के पैसे का भुगतान राज्य सरकार करती रहेगी और हम लोग इसको एडजस्ट कर लेंगे अपने पैसे में, गवर्नमेंट टू गवर्नमेंट जो बात होती है, उसमें। महोदय, हमारे सामने यह समस्या है कि एक यात्री गाड़ी को इंट्रोडयूस करने पर 15 माल गाड़ियों को हमें मारकर रखना पड़ता है। भारतीय रेल की जो शुरूआत हुई और जो संकल्प है, जो रेगुलर बजट आने वाला है, उस रेगुलर बजट में और हम लोगों की जो सोच है, जो थर्ड लाईन हम लोगों को डालनी है, जिसकी कार्रवाई हम लोग कर रहे हैं, फ्रेट कॉरिडोर के बारे में ताकि हम ज्यादा से ज्यादा गाड़ियां चला सकें, गुड्स ट्रेन अलग चला सकें, जैसे दिल्ली से मुम्बई, यहां से हावड़ा और फिर उसे आगे चैन्नई तक बढ़ाना है और उसे आगे जोड़ना है। महोदय, इस प्रकार भारतीय रेल का जो भविष्य एवं दिशा है, मैं देख रहा हूं कि वह बहुत ही उज्जवल है और सदन के माननीय सदस्यों का भी हमें बराबर सहयोग मिलता रहता है।

जहां तक साफ-सफाई, इलेक्ट्रिफिकेशन इत्यादि का सवाल है, ये सभी चीजें हमारी प्रियॉरिटी पर हैं और हम इन्हें देख भी रहे हैं। यदि कुछ और शिकायतें भी हैं तो उनकी भी आवश्यक निरीक्षण करवाया जाएगा। मुझे आप लोगों का व्यापक समर्थन मिला, इसके लिए मैं एक बार पुन: आप सभी को धन्यवाद देता हूं और सदन से अनुरोध करता हूं कि वे रेलवे को वर्ष 2005-06 की अनुदान ...(व्यवधान)... अपना समर्थन दें ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: मैं औरों को बोलने की इजाजत बिल्कुल नहीं दूंगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2005-06, for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2,3, and the Schedule was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं विधेयक को लौटाए जाने का प्रस्ताव करता हूं।

The question was put and the motion was adopted.

SHORT DURATION DISCUSSION

Public Distribution System in the Country

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, hon. Agriculture Minister to reply to the discussion raised by Shrimati Brinda Karat on the 14th December, 2005, on the Public Distribution System in the country.

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): महोदय, कल इस सदन में सार्वजनिक वितरण प्रणाली जैसे महत्वपूर्ण विषय पर बहुत ही गंभीरता के साथ चर्चा हुई। चर्चा का जो स्वरूप था, उसमें फूड सेक्योरिटी की समस्या कैसे हल हो सकती है और समाज का जो ऐसा वर्ग है, जिसे अनाज की अधिक आवश्यकता है, उन गरीब वर्गों के हितों की रक्षा करने के लिए कदम उठाए जाने के संबंध में कई माननीय सदस्यों ने बहुत अच्छे सुझाव दिए। जिस गंभीरता के साथ यह बहस हुई, उसे देखने के बाद मुझे खुशी होती है कि आम